

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

LES VOIES FERRÉES

AUX

COLONIES FRANÇAISES D'AFRIQUE

*Réunion, Madagascar,
Djibouti, Algérie, Tunisie, Colonies Ouest-Africaines*

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Vendredi 27 juin 1902 à 3 heures 1/2

PAR

H. GUILLIARD

Président : M. JULES CABOUAT, professeur

*Suffragants : { MM. GEORGES LEBRET, professeur
RENÉ WORMS, agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1902

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1901 - 1902

DOYEN :

M. Edmond VILLEY (✱, I. ☿), correspondant de l'Institut, membre du Conseil supérieur de l'Instruction publique.

PROFESSEURS :

MM. DANJON (I. ☿), professeur de *Droit commercial* et de *Droit maritime*.

Edmond VILLEY (✱, I. ☿), professeur d'*Economie politique*, chargé du cours de *Droit constitutionnel comparé* (Doctorat) et du *Cours de législation et science financières*.

LAISNÉ DES HAYES (A. ☿), professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours de *Code civil*.

GUILLOUARD (✱, I. ☿, C. de Malte), professeur de *Code civil*.

LEBRET (I. ☿), professeur de *Code civil* (ancien ministre de la Justice).

CABOUAT (I. ☿), professeur de *Droit international public et privé*, et de *Législation et économie industrielles*.

BIVILLE (A. ☿), professeur de *Procédure civile*, et chargé du cours de *Droit administratif* (Doctorat).

DEBRAY, professeur de *Droit romain* et chargé du cours des *Pandectes* et d'un cours d'*Histoire du droit français* (Doctorat).

AGRÉGÉS :

MM. René WORMS (A. ☿), chargé des cours d'*Histoire des Doctrines économiques* et d'*Economie politique* (Doctorat).

LE FUR, chargé des cours de *Droit administratif* et d'*Éléments du Droit constitutionnel*.

ASTOUL, chargé d'un cours de *Droit romain* et d'un cours d'*Etude de la coutume de Normandie*.

DEGOIS, chargé du cours de *Droit criminel*, et d'un cours de *Droit civil approfondi et comparé*.

PILON, chargé d'un cours de *Code civil*.

SECRÉTAIRE :

M. GILLET (I. ☿), secrétaire du Conseil de l'Université de Caen.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LES VOIES FERRÉES

AUX

COLONIES FRANÇAISES D'AFRIQUE

*Réunion, Madagascar,
Djibouti, Algérie, Tunisie, Colonies Ouest-Africaines*

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Vendredi 27 juin 1902 à 3 heures 1/2

PAR

H. GUILLIARD

Président : M. JULES CABOUAT, professeur

*Suffragants : { MM. GEORGES LEBRET, professeur
RENÉ WORMS, agrégé.*



PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1902



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LES VOIES FERRÉES

aux colonies Françaises d'Afrique

INTRODUCTION

« Les voies de communication représentent le moyen le plus efficace de pacification et de maintien de l'ordre ; sans elles, c'est-à-dire, sans moyens de transports économiques et rapides pour les matières premières, les engrais, les produits de l'agriculture et de l'industrie, il n'y a pas de colonisation possible. »

DE LANESSAN,
Principes de colonisation, p. 177.

Les habitants qui quittent un pays, isolément ou collectivement, se portent tantôt vers des Etats déjà constitués et vont se mêler à la population indigène avec ou sans esprit de retour ; tantôt, au contraire, ils se proposent de fonder des établissements reflétant d'une manière durable l'image de la mère patrie. Au premier cas, il y a émigration, au second, colonisation (1).

(1) On distingue deux classes de colonies : 1° les colonies de peuplement, qui se créent dans des territoires inhabités ou presque inhabités, sous un climat propre au développement de la race

Emigration et colonisation s'expliquent par les mêmes causes : on doit placer au premier rang une cause toute morale : l'esprit d'aventure. D'autres causes — ce sont les principales et les plus sérieuses — sont économiques ou sociales : l'excès de population, le paupérisme, la transportation à titre de peine, les persécutions politiques ou religieuses, la diminution du taux de l'intérêt de l'argent.

On a contesté à la race latine — et à notre pays surtout — l'esprit colonisateur. Les lointains Normands se sont pourtant montrés, comme chacun sait, « coureurs héroïques d'aventures profitables » (1) et il ne faut pas se hausser jusqu'à leurs grands gestes épiques pour rencontrer, dans notre histoire, des exemples d'entreprises hardies et glorieuses : la pensée de Duplex, tout enfoncée qu'elle est dans le clair obscur des temps révolus, a conservé sa lumineuse netteté.

Avec le XIX^e siècle, industriel et commercial essentiellement, les colonies sont devenues nécessaires aux peuples à civilisation avancée, à vie intense, à besoins multiples, et elles forment des compléments, des prolongements indispensables aux grandes nations. On leur doit souvent les

colonisatrice ; 2° *les colonies d'exploitation*, fondées généralement dans les régions tropicales, où la race colonisatrice ne peut s'établir à demeure ni s'acclimater aisément ; elle doit se borner alors à mettre le pays en valeur en utilisant la main-d'œuvre indigène. En fait, peu de colonies dans le monde ont un caractère absolument tranché. La Nouvelle-Calédonie, l'Algérie, la Tunisie, sont des *colonies mixtes*.

(1) Taine.

matières premières que l'industrie savante accommode pour les facilités et les plaisirs de l'existence ; en outre, le commerce métropolitain y trouve de précieux débouchés.

Quand la fièvre colonisatrice a secoué tout le Vieux Monde : du nord au sud, de l'est à l'ouest, il ne restait plus guère que le continent noir à offrir à ses exigences. L'Océanie éparse dans la mer était en partie colonisée déjà, l'Amérique se trouvait occupée par un peuple composite, mais intelligent et résolu, quant à l'Asie, les convoitises de tous la défendaient contre les entreprises de chacun.

L'Afrique, au contraire, paraissant être une proie facile par l'abjection de ses habitants disséminés et une proie souhaitable pour ses richesses du sur-sol et du sous-sol, les Européens se la partagèrent solennellement il y a une vingtaine d'années (1).

(1) La conférence tenue à Berlin, en 1885, marque une date importante pour l'Afrique. C'est alors que fut fondé l'Etat du Congo sous la souveraineté du roi des Belges (qui en a, depuis, assuré la succession à la Belgique) ; que l'Allemagne s'établit à la fois à l'ouest, au sud-ouest et à l'est de l'Afrique ; que l'Italie, déjà maîtresse d'Assab, acquit Massaoua. Mais déjà sur d'autres points s'était dessinée la marche en avant : sur le Niger, où nous avions atteint Bammako, tandis que, sur le cours inférieur du fleuve, les Anglais absorbaient nos Compagnies de commerce ; sur le Congo, où nous formions des établissements reliés à notre ancienne colonie du Gabon ; en Tunisie, placée sous notre protectorat par le traité du 12 mai 1881.

L'apparition de l'Allemagne au sud-ouest de l'Afrique décida la Grande-Bretagne qui ne voulait pas se voir fermer la route du Zambèze, à annexer le Bechouana-land ; tandis que, dans l'Afrique orientale, une Compagnie anglaise s'organisait en face de la nouvelle Compagnie allemande.

On eut vite fait de traverser des mers que la vapeur semble rétrécir chaque jour davantage mais, évidemment, il ne suffit pas de planter un drapeau sur le rivage d'un continent pour posséder toute la terre mystérieuse qu'enserme la ceinture blonde des sables. Des fonctionnaires intrépides, des hommes désintéressés le comprirent et, sans peur, ils explorèrent en tous sens la partie du monde que l'antique carte du Vatican montre comme habitée par « *les lions* » (1). Combien succombèrent à la tâche pénible et aux hasards périlleux ? Nul ne le sait ! Mais, il résulta des

L'assaut devient alors général : l'Italie essaie d'établir son protectorat sur l'Erythrée et la côte orientale des Somalis (1889) ; l'Espagne prend pied sur la côte du Sahara et ressuscite de vieilles prétentions sur le Rio Mouni (au nord du Gabon) ; la France acquiert le protectorat de Madagascar et des Comores.

Les annexions accomplies ou projetées sont l'objet d'arrangements dont nous citerons les principaux : 24 décembre 1885, règlement de frontière entre le Congo français et la colonie allemande de Cameroun ; — 12 mai 1886, entre la Guinée française et la Guinée portugaise ; — 29 avril 1887, entre le Congo français et l'Etat indépendant belge ; — 1^{er} juillet 1889, convention anglo-allemande, qui fixe les « sphères d'intérêt » des deux puissances dans l'est et établit le protectorat anglais sur Zanzibar ; — 5 août 1890, convention anglo-française, qui sépare au moyen d'une ligne encore indéterminée du Niger au lac Tchad les zones d'influence de la France et de l'Angleterre ; — 25 mai 1891, partage du Lounda entre le Portugal et l'Etat du Congo ; — 28 mai 1891, traité anglo-portugais ratifiant les remaniements territoriaux du sud ; — convention franco-anglaise du 14 juin 1898 portant délimitation des colonies de ces puissances dans le golfe de Guinée, etc., etc.

(1) « *Hic sunt leones* », est-il écrit tout simplement, sur l'ébauche de l'Afrique, dans une carte très ancienne que l'on voit au musée du Vatican.

savants travaux des explorateurs qui revinrent que la pénétration politique et économique de l'Afrique devait être considérée comme très difficile les voies fluviales (les premières dont on se sert toujours) étant, pour la plupart, capricieuses — sinon impraticables —, les voies de terre n'existant, pour ainsi dire, pas, et les voies de fer des vieilles colonies côtières apparaissant comme manifestement insuffisantes.

Avant d'entrer dans l'étude approfondie des *voies ferrées* de nos colonies d'Afrique, il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur l'état actuel des deux autres moyens de pénétration : voies fluviales et voies de terre puisque, aussi bien, les unes et les autres tendent au même but et combinent leurs services.

1° *Voies fluviales*. — Elles ont l'immense avantage, sur les voies de terre et sur les voies de fer, d'être des « chemins qui marchent », pour reprendre le mot de Pascal, et de ne coûter rien quand, par fortune, leur lit est assez profond et leur cours assez régulier pour pouvoir se passer de tout dragage. C'est pourquoi, on cherche à les utiliser le plus possible — et uniquement — avant d'engager des capitaux souvent énormes dans le tracé d'une route ou l'établissement d'une ligne ferrée. Les peuples primitifs n'en connaissaient même point d'autres. Malheureusement, l'Afrique est comparable à « une assiette creuse renversée », ainsi que l'a observé pittoresquement M. Gabriel Hanotaux. Les gradins étant abrupts, les chutes des fleuves sont très fortes et les rapides nombreux.

Madagascar. — En raison de la configuration de l'île en gradins, il faut s'attendre à ce que le lit des différents cours d'eau se présente sous la forme d'une succession de biefs séparés par des rapides et, par conséquent, à ce que ces rivières ne soient navigables que sur une minime partie de leur parcours. Les grands cours d'eau, dont la profondeur pourrait faire croire à leur navigabilité, présentent tous des chutes qui arrêtent absolument la navigation. C'est ce qui explique comment les communications, avec la côte, sont encore aujourd'hui si difficiles malgré des rivières qui, comme le Mangoro, la Betsiboka et surtout l'Ikopa, sont profondes et conduisent à proximité et même jusqu'au cœur de l'Imerina. Dans tous les cas, aucune de ces rivières n'est accessible aux bateaux de fort tonnage ; seules les pirogues indigènes et les radeaux se risquent sur les cours d'eau de l'île.

Le Congo. — L'estuaire du Gabon constitue une rade magnifique, profonde et accessible aux plus gros navires. C'est là que viennent aboutir : le Como, navigable pour les vapeurs jusqu'à Véramocaok ; le Bokoué, navigable jusqu'à Eloundo ; le Maga, navigable jusqu'à Afarama ; le Remboë, navigable jusqu'à Acondjo. L'Ogoué est praticable pour les vapeurs jusqu'à Ndjolé. Mais le véritable réseau est celui que constituent, malgré quelques imperfections, le Congo, la Sangha, l'Oubangui et ses affluents. « Grâce à ces rivières, le Soudan central français, qui s'étend du lac Tchad, du plateau de l'Adamaoua au Nil, est d'un accès relativement facile... C'est grâce à l'Oubangui et à

un de ses affluents la Tomy que l'administrateur Gentil a pu faire flotter le Léon Blot sur le Tchad, après avoir exploré le Chari. C'est aussi grâce à l'Oubangui et au M'Bomou, son affluent principal, que le colonel Marchand a pu transporter « le Faidherbe » dans le Bahr-el-Ghazal et le haut Nil. » (Bruel, « *l'Oubangui* »). A partir du Stanley-Pool, le Congo étend sur l'Etat indépendant un magnifique réseau d'affluents couvrant 18.000 kilomètres navigables.

Le Niger commence à être navigable à Kouroussa, mais la navigation n'est pratique que de juin à janvier, et encore pour les pirogues indigènes seulement. A la mi-février, l'eau diminue au point qu'à certains endroits on ne rencontre plus que 30 centimètres d'eau. Au-delà de Tombouctou, la navigation ne présente plus de difficultés jusqu'à Zinder.

Le Sénégal. — Les brisants de la côte occidentale de l'Afrique forment, à l'embouchure du Sénégal, une barre très dangereuse et empêchent le fleuve de constituer une large voie fluviale. Cependant jusqu'au barrage de Mafou, à 350 kilomètres environ de Saint-Louis, la navigation est toujours possible avec quelques intermittences dues à l'état de la barre à l'entrée du fleuve jusqu'à la Langue de Barbarie. De juin à décembre, les bateaux calant 0^m,80 peuvent remonter jusqu'à Kayes et, de juillet à octobre, le tirant d'eau atteint quelquefois 2^m,50 jusqu'au point terminus. Les gros bateaux ne dépassent jamais Médine.

Dahomey. — Les rivières du Dahomey, l'Ouémé et le

Zou, le Couffo et le Mono ne sont navigables que jusqu'à une faible distance de leur embouchure et pendant une partie de l'année seulement, pour de petites embarcations.

Guinée. — En allant du nord au sud, on trouve le Rio Compony, le Rio Nunez, le Rio Pongo, les rivières Dubréka et Mellacorée.

L'embouchure du Rio Compony est obstruée par les brisants et des bancs de sable qui, se déplaçant fréquemment, rendent la navigation très difficile.

Le Rio Nunez est facile d'accès, mais ses courants sont très violents et les échouages fréquents. Les gros vapeurs peuvent cependant remonter jusqu'à Guémé-Saint-Jean, Bel-Air, à 60 kilomètres de l'embouchure.

Dans le Rio Pongo, la navigation n'est possible que jusqu'à Dominghia.

La Dubréka n'est pas navigable.

Quant à la Mellacorée, sa proximité de Sierra Leone lui a fait perdre beaucoup de son ancienne prospérité commerciale.

Côte d'Ivoire. — A l'exception du Comoë et du Cavally, les fleuves de la Côte d'Ivoire sont inaccessibles aux navires de fort tonnage. Le Comoë peut être remonté jusqu'à Allépé (50 kilom. de la mer), par les bateaux de 150 tonnes. La rivière Cavally, sur la frontière est de la colonie, est navigable jusqu'au 70^e kilomètre par des chaloupes à vapeur de 40 à 50 tonnes.

Mais, la Côte d'Ivoire présente cette particularité, d'Assi-

nie à Fresco, d'être bordée par des lagunes qui forment un moyen de transport d'autant plus appréciable qu'il échappe à l'action de la barre côtière. Après le percement de quelques isthmes sableux, ces lagunes fourniraient un plan d'eau de 2.400 kilomètres carrés. Elles sont parcourues très activement par les pirogues des indigènes.

Algérie-Tunisie. — L'Algérie et la Tunisie sont privées de grandes artères fluviales. Il est vrai qu'elles en ont moins besoin que les autres colonies françaises d'Afrique car leurs réseaux de voies de terre et de fer sont incomparablement plus étendus. C'est ainsi que l'Algérie compte 10.000 kilomètres de routes, dont 3.000 de routes nationales, et près de 3.000 kilomètres de voies ferrées.

2° *Voies de terre.* — *Madagascar.* — La région centrale de l'île, avec ses vallonnements, ses plateaux rocailleux, ses ravins aux pentes rapides, se prête mal à la construction de routes carrossables, ou même seulement praticables pour les piétons. En outre, la main-d'œuvre locale fait défaut presque partout. Et cependant, il était nécessaire — pour l'avenir de la grande île africaine — de substituer des moyens de transports pratiques aux pistes pour bourjanes qui existaient avant l'occupation française. Notre administration l'a si bien compris et a mis tant d'énergie à réaliser son idée qu'aujourd'hui Tananarive est reliée — par une route large — à Majunga, Fianarantsoa et Tamatave et, par des chemins plus étroits, à Analalava, Maintirano, Mafraindano, Morondava, Tulléar, Fort-Dauphin, Mananjary, Andévorante et Fénérive, sur la côte, à l'exception de Fiana-

rantsoa. Il importe de signaler encore la route parallèle à la côte orientale et qui va de Fort-Dauphin à Fénérive — reliant ainsi toutes les petites agglomérations maritimes et les faisant correspondre, par embranchements, avec Tananarive.

Congo. — Il n'y a pas et il ne peut pas y avoir de routes au Congo. Le fourré épais des brousses se laisse difficilement percer, la main-d'œuvre est très rare, enfin et surtout, les conditions climatériques rendent illusoire toute construction de routes. En admettant même qu'à grand renfort d'hommes et d'argent on arrive à construire une route, la nature se charge, durant la saison des pluies, de détruire l'œuvre de l'homme. On a donc dû se résoudre à utiliser les sentes indigènes, mais on s'est efforcé de les transformer en pistes régulières. Libreville possède la seule route carrossable de la colonie : du village de Glass au lazaret de Louis (7 kilomètres !).

Dahomey. — Seulement des sentiers là encore. Il faut reconnaître d'ailleurs que des routes, dans ce pays, seraient bien inutiles puisqu'il n'existe ni bêtes de somme, ni bêtes de trait. Tous les transports sont effectués à tête d'homme.

Guinée. — La route de Conakry à Faranah par Timbo — (5 mètres de plateforme) — rendra de très grands services au commerce de la colonie quand elle sera terminée. Malheureusement on en est resté au 300^e kilomètre environ et le tracé initial prévoit une longueur de 500 kilomètres. De grosses difficultés restent à vaincre, « car les pluies d'hivernage, qui ravinent tout, font de tels ravages que,

même en se livrant, chaque année, à des travaux d'entretien onéreux, le résultat sera insuffisant ».

Côte-d'Ivoire. — En attendant le chemin de fer de pénétration, des sentiers de caravanes, pour porteurs chargés d'environ 30 kilogrammes, ont été ouverts : à l'est de la colonie, d'Allépé à Assikasso et Bondoukou ; au centre, de Dabou à Thiassalé, Toumodi et aux savanes du Baoulé ; à l'ouest enfin, près de la frontière libérienne, un autre est en construction. Plus tard, une route parallèle à la côte doublera au nord la voie fluviale des lagunes.

La Réunion. — Les premières voies de communication de l'île remontent à 1720. C'étaient alors de simples sentiers de piétons destinés à mettre en communication les principaux centres de colonisation. Ce n'est, réellement, que vers 1825 que fut entreprise la construction des routes actuelles qui ont coûté à la colonie, de 1825 à 1898, tant pour leur construction que pour leur entretien, la somme de 40 millions de francs, en comprenant dans ce chiffre les ouvrages d'art. Les routes, dites nationales, actuellement entretenues par la colonie, sont au nombre de douze et ont un développement de 508 kilomètres. Il faut ajouter à ce chiffre le développement des chemins communaux : 755 kilomètres, et les chemins particuliers : 1598 kilomètres, ce qui donne un total approximatif de 2.861 kilomètres. Toutes les routes nationales, à deux exceptions près, ont une largeur variable de 6 à 10 mètres et ne traversent ce pays volcanique et tourmenté qu'à l'aide d'un très grand nombre d'ouvrages d'art jetés sur les nombreux

torrents qui sillonnent la colonie. Les routes les plus importantes sont celles de Saint-Paul, de Saint-Leu et de Saint-Louis ; route de Salazie ; de Saint-Benoît à Saint-Pierre ; de la léproserie. La plupart viennent s'embrancher sur la route de ceinture établie presque en totalité sur le littoral.

On a dit que notre époque avait déclaré, en Afrique, « la faillite des fleuves » ; nous croyons avoir expliqué cette déchéance même dans la très courte étude que nous avons faite des voies fluviales africaines.

D'autre part, le rôle des routes ne nous est point apparu comme devant être beaucoup plus brillant.

Restent les *voies ferrées* qui constituent le moyen le plus rapide et le plus rémunérateur de mettre en rapports étroits les pays de l'Europe et les centres les plus lointains. Mais, comment comprendra-t-on la construction de la ligne ? Est-il toujours nécessaire d'ouvrir une véritable voie ferrée, ou se contentera-t-on d'un simple ruban, de ce chemin de fer que le colonel Thys appelait le *sentier de fer* ? Tous les systèmes sont bons à condition d'être employés où et quand il faut.

Voilà pour la partie technique de la question. Mais, la partie financière est, elle aussi, très complexe et diverses combinaisons ont été appliquées tour à tour, sans qu'aucune d'elles ait rallié les suffrages unanimes. La grande difficulté, dans notre pays, est d'intéresser les capitalistes aux entreprises lointaines et colossales. Il est bien inutile d'observer ici qu'une prudence, bonne ménagère, guide

l'épargne française dans ses placements et qu'elle se détourne délibérément de ce qui est très grand quand cela est très loin.

Le système économique de nos chemins de fer coloniaux reposant sur divers principes, ceux-ci serviront de division toute naturelle à ce travail :

I

Voies ferrées dont le système économique repose sur la garantie d'intérêts de l'*Etat*, en Afrique :

Algérie-Tunisie,

Dakar-Saint-Louis,

Chemin de fer de la Réunion.

II

Voies ferrées qui reçoivent une garantie d'intérêts de la *Colonie* :

Il n'y en a pas en Afrique.

(En Asie : Lignes de l'Indo-Chine
d° du Yunnan.)

III

a) Voies ferrées construites *et* exploitées par la colonie ;

b) Voies ferrées construites *ou* exploitées par la colonie :

Ligne de Kayes au Niger (Chemin de fer du Soudan).

Ligne de Konakry au Niger (d° de la Guinée française).

Ligne de Tamatave à Tananarive (d° de Madagascar).

IV

SYSTÈMES MIXTES

A. — Infrastructure par la colonie. Superstructure et exploitation par une société privée avec *ou* sans :

a) subvention pécuniaire limitée et temporaire (subvention forfaitaire à base kilométrique),

b) concessions de terres,

c) partage des bénéfices entre la colonie et l'exploitant.

Exemples :

Chemin de fer du Dahomey (en construction), projet du commandant Guyon.

Chemin de fer de la Côte d'Ivoire (projeté), projet du commandant Houdaille.

Chemins de fer Ethiopiens.

B. — Théorie de M. d'Agoult, député du Sénégal.

V

Le type de chemin de fer africain à citer : 1° parce qu'il est construit et exploité et 2°, parce qu'il donne des résultats tangibles, c'est le chemin de fer du Congo belge (Matadi au Stanley-Pool).

Le chemin de fer qu'il importe aussi de signaler c'est le chemin de fer du Haut-Congo aux Grands Lacs africains. Le projet de cette ligne qui doit être longue de 1.500 kilomètres est très avancé.

Si elle réussit, cette voie ferrée constituera une œuvre gigantesque qui fera le plus grand honneur à notre époque et au Roi des Belges, son promoteur. Quant à ses conséquences économiques et politiques, on peut prévoir qu'elles seront immenses, mais il est encore prématuré de s'étendre très longuement à cet égard.

CHAPITRE PREMIER

ALGÉRIE. — TUNISIE

I. — Algérie.

A. *Tracé. Principaux points desservis. Historique.* — L'examen de la carte fait voir que la région du Tell est desservie par des lignes de chemin de fer développées. Il est très naturel qu'on se soit appliqué d'abord à relier entre elles — par des voies ferrées — les agglomérations qui se trouvent dans cette contrée, car elles sont particulièrement importantes par leur population et, d'autre part, leur voisinage de la mer Méditerranée les prédispose à jouer un rôle politique et économique de tout premier ordre.

Ce n'est que par la suite et quand le Tell a été définitivement rangé sous notre domination, qu'on s'est occupé — avec énergie — de conquérir économiquement, par le moyen des voies ferrées, la région des Hauts Plateaux et jusqu'à l'Extrême-Sud algérien.

On peut dire que la grande artère des voies ferrées algériennes — qu'on appelle parfois le Grand central algé-

rien — est parallèle à la côte. Elle s'en tient à une distance qui n'est pas mathématiquement toujours égale — comme bien l'on pense. — Des embranchements parfois considérables relient la ligne principale aux ports de la côte ou, au contraire, s'enfoncent vers le sud.

Ligne parallèle ou quasi-parallèle à la côte méditerranéenne. — A l'ouest, la ville de Tlemcen, dans la province d'Oran, forme la tête de ligne. Ce centre urbain, pourtant riche, ne communique directement avec la mer que par une route de Tlemcen à Rachgoun. Il n'est pas douteux que le voisinage du port très fréquenté d'Oran cause un préjudice inappréciable au petit port de Rachgoun et rend presque inutile une voie ferrée de Rachgoun à Tlemcen.

A son départ de cette ville, la ligne se dirige très obliquement vers le nord jusqu'à Tabia. A ce point, elle se double : le premier de ses tronçons court vers Oran après être passé à Sidi-Bel-Abbès, Oued-Imbert et Sainte-Barbe-du-Tlélat ; le second s'enfonce dans le sud, sans quitter toutefois la région du Tell, et aboutit à Crampel, à 1.139 mètres d'altitude.

Plus près de la mer, très parallèlement à la côte, et se dirigeant encore sur Oran, on trouve une voie ferrée indépendante. Cette ligne a, dans l'ouest, Aïn-Temouchent pour point de départ et, après avoir desservi Rio-Salado, Lourmel et Misserghin elle s'embranché, tout près d'Oran, avec la grande voie Tlemcen-Oran, par Sidi-Bel-Abbès.

A Sainte-Barbe-du-Tlélat, cette dernière ligne reprend sa course vers l'est jusqu'à Perrégaux après s'être arrêtée

à Saint-Denis-du-Sig. Deux branches se séparent à Perrégaux : l'une traverse la riche plaine du Sig, rencontre la Macta, Saint-Leu et va aboutir à Arzeu, tandis que l'autre, prenant la direction du sud, dessert Tizi (avec embranchement sur Mascara), Saïda, Modzbah (avec embranchement sur Marhoum), le Kreider, Rezaïna, El Biodh, Mechéria, Aïn-Sefra, Moghar Foukani et Djenien-bou-Rezg (point terminus), dans la région des Hauts Plateaux.

A Relizane, la voie parallèle au littoral donne naissance à deux nouvelles lignes pour le Nord et le Sud. La ligne du nord, en lacet, laisse Bel-Hacel, sur sa droite, et Mékalia, sur sa gauche, pour arriver à Mostaganem. La ligne du sud incline vers l'est et finit à Tiaret, à la porte des plateaux du Serson.

De Relizane à Amour-el-Aïn, dans la province d'Alger, la grande ligne n'est reliée à la côte ou à la région du sud que par des routes. Et cependant elle traverse les plaines fécondes du Chélif et elle dessert des agglomérations urbaines particulièrement prospères : les Salines, Saint-Aimé, Inkermann, encore dans la province d'Oran ; Charon, Malakoff, Orléansville, Oued-Fodda, Littré, Affreville, Margueritte, dans la province d'Alger.

Enfin, un peu à l'est d'Amour-el-Aïn, elle rencontre à angle droit la ligne de Marengo à Joinville, au sud-ouest de la plaine de la Mitidja. A Joinville, nouveau sectionnement de voie pour le nord et le sud. La ligne du nord traverse du sud-ouest au nord-est la plaine de la Mitidja, rencontre Boufarick, à gauche, et, après s'être inclinée fortement vers

l'est, arrive à Alger, et suit exactement le littoral jusqu'à Koléa. La ligne du sud — très sinueuse — passe à Marbot, Lodi, Damiette, Roudil et s'arrête à Berrouaghia. Il est question de la prolonger à travers la Région des Steppes jusqu'à El-Goléa, à l'est des dunes de El-Erg.

Arba et Rovigo sont desservis par un bras de ligne qui s'embranche à la Maison-Carrée.

De ce point, la voie ferrée se rapproche beaucoup de la côte jusqu'à Ménerville.

A Ménerville elle se scinde. L'un des tronçons (le plus court) passe par Isserville, Bordj-Menaïel et dessert, par trois embranchements, l'un au Camp du Maréchal et les deux autres à Mirabeau, le port de Dellys, au nord, Tizi-Ouzou et Boghni, au sud.

Le second tronçon, de beaucoup le plus important, qui part de Ménerville, forme un arc de cercle très accentué, les pointes tournées vers la mer. La région qu'il traverse est riche et très peuplée. Comme villes principales, on trouve Palestro, Bouira, Bougie sur le golfe et dans la province de Constantine.

A Beni-Mansour, sur l'extrême limite de la province d'Alger, un embranchement de la ligne s'enfonce, après un crochet, dans l'intérieur de la province de Constantine et parallèlement à la côte. On y rencontre les stations des Portes de Fer, de Hammam, de Sétif, de Chasseloup-Laubat, de Teleghma.

Il faut arriver jusqu'à El-Guerra pour trouver une voie ferrée vers la mer, par Constantine, Bizot, Saint-Charles,

Safsaf, Philippeville et, vers le sud, par Batna, Biskra (point terminus). Cette dernière ligne doit être prolongée très avant dans le sud, au travers des oasis de Oued Rirh et des dunes du Grand Erg, par Touggourt, Ouargla, le Grand Erg, jusqu'au pays des Touaregs.

Entre El-Guerra et Constantine, deux lignes sont greffées sur le tronc principale. La première s'arrête à Aïn-Beïda, dans les Hauts Plateaux. La seconde — très longue — se dirige sur Bône desservant Guelma, Pont de Duvivier, Saint-Joseph, Barral, Mondovi, Bône. A l'ouest de cette ville une ligne très courte va à Aïn-Mokra en longeant en partie le lac Fezzara.

A Pont de Duvivier, la voie ferrée se dirige obliquement vers le sud jusqu'à Souk-Ahras. L'une des bifurcations va nous faire entrer bientôt en Tunisie par Tarja, Sidi-Bader, Oued-Mougras tandis que l'autre bifurcation va s'arrêter à Tebessa, dans le sud algérien, jusqu'à ce que la ligne projetée de ce point ait été enfin exécutée pour relier, par un nouveau réseau, la Tunisie à l'Algérie.

Quand on doit étudier les voies ferrées de ces deux pays, on ne saurait les séparer, en disant tout de l'un, sans dire quoi que ce soit de l'autre. La frontière entre l'Algérie et la Tunisie étant tout idéale, il était naturel qu'on n'en tînt pas compte.

Et pourtant, la Tunisie communique avec l'Algérie par une seule ligne ferrée. Nous venons de la quitter à Oued-Mougras — venant de Souk-Ahras. Elle traverse la frontière un peu avant Ghardimaon et suit la vallée de la Med-

jerda jusqu'à Djedeïda après avoir laissé derrière elle Oued-Meliz, Souk-el-Arba, Sidi-Zouam, Pont de Trajan, Oued-Zarga, Tebouba.

A Pont de Trajan, une bifurcation permet de relier Béja et on se propose même de prolonger, vers le nord, cette voie très courte jusqu'au port de Tabarca.

De Djedeïda, le chemin de fer dessert dans le nord Ferryville et le port si important de Bizerte; du côté du sud : Tunis, la Marsa, la Goulette et, par lignes bloquées : Créteville, Zaghouan, Pont-du-Fahs. Cette dernière ligne doit être prolongée jusqu'à El-Kef, au sud-est.

De Tunis, un troisième embranchement (le 1^{er} va sur Créteville et le 2^e sur Smindja pour Zaghouan et Pont-du-Fahs), descend vers le sud et, à Bir-bou-Rekba, se divise pour Hammamet, sur le golfe du même nom, et Nabeul. Puis, dans la même direction et en côtoyant le littoral, il rencontre Sidi-Saïd, Enfidaville, Kalaa-Kebira et, un peu au sud de Kalaa-Sghira, se dirige, d'un côté, vers Kairouan, avec promesse de prolongement jusqu'à Kasserin et Tébessa, en Algérie, Fériana, en Tunisie, et, d'autre côté, vers Sousse, Menzel, Djemmal, Moknin.

La ligne de Sfax à Oued Maamer, par Maharès et Gafsa, doit être reliée à Sousse par Menzel. Une autre ligne longeant la côte doit la faire communiquer avec Gabès. Enfin, dans l'extrême sud-ouest, on se propose d'approcher la ligne du Chott-el-Djerid jusqu'à Tozeur.

Nous venons de suivre très complètement le réseau des

voies ferrées algériennes et tunisiennes. Nous n'avons pas omis de signaler les projets à l'étude.

Il ne sera pas sans intérêt de faire, en quelques mots, l'histoire des chemins de fer algériens (1).

On est tenté de s'étonner à première vue que l'idée d'établir des chemins de fer en Algérie ait été conçue et surtout réalisée tant de temps après la conquête par nos armes de ce pays. Ce n'est en effet que le 8 avril 1857 qu'un décret impérial vint tracer le programme arrêter la liste des lignes ferrées à exécuter et c'est seulement le 8 juillet 1862 que la première de ces lignes, celle d'Alger à Blidah, était ouverte à l'exploitation.

Il est juste de dire que, dès 1844, M. de Redon avait formé le projet de construire cette ligne d'Alger-Blidah.

(1) S'il était nécessaire de justifier l'établissement des voies ferrées aux colonies, en général, et en Algérie, en particulier, on ne saurait mieux faire que de reprendre les paroles du maréchal Vaillant, dans son rapport à Napoléon III :

« Sire,

« Votre Majesté a pensé que le moment est venu de doter l'Algérie de chemins de fer, afin de donner satisfaction aux intérêts agricoles déjà créés, et d'en hâter le développement progressif. Les chemins de fer doivent, en effet, être considérés comme un des plus puissants éléments de la prospérité future de notre vaste conquête ; un réseau de voies ferrées, embrassant les trois provinces, y portera la vie et la richesse, par le commerce et rapide transport des produits du sol et de l'industrie, comme aussi par les facilités données aux mouvements colonisateurs d'une population croissante...

« Paris, le 8 avril 1857. »

Son idée fut reprise et retouchée par M. de Kervéguen qui fut suivi à son tour dans la voie ingrate et décevante des projets par MM. Frédéric et Eugène Lacroix avec un projet de ligne de Stora et Philippeville à Constantine. Enfin, en 1854, MM. Warnier, Ranc, Mac Carthy et Serpolet demandaient la concession d'un réseau complet : lignes d'Alger à Oran, d'Amoura à Constantine, de Constantine à Philippeville et Bône.

Toutes ces études prévoyaient une garantie d'intérêts de 5 0/0 sur les dépenses et des concessions de terrains.

A la même époque, le baron James de Rothschild proposait de prendre la concession du réseau algérien complet suivant le système de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire, à la condition que l'Etat ferait exécuter les terrassements et les ouvrages d'art et ne laisserait au concessionnaire que les voies à poser. Mais, l'Etat ne pouvait admettre ces propositions car le système de la loi de 1842 avait eu de graves inconvénients.

Napoléon III n'accueillit donc pas les offres du baron de Rothschild. Du reste, l'empereur avait lui-même son projet. Il voulait que le réseau général fût adopté en le composant d'une ligne parallèle à la mer (Tlemcen à Philippeville par Oran, Alger et Constantine), et d'une autre ligne perpendiculaire à la première et qui se dirigerait vers le Sud. Dans l'esprit de Napoléon III, l'armée devait se charger des terrassements et des travaux d'art. On examinerait ensuite si l'Etat devait faire poser les rails et exploiter les

lignes ou si, au contraire, il serait plus avantageux de livrer l'entreprise à l'industrie privée.

Le maréchal Randon, Gouverneur général de l'Algérie, objecta au projet de l'Empereur que l'armée était occupée à la construction des routes stratégiques et des fortifications et que, d'autre part, il était bon d'attirer des ouvriers qui deviendraient des colons.

Par décret du 8 avril 1857, Napoléon ordonna la construction d'un chemin de fer reliant les trois provinces algériennes (1).

(1) « NAPOLÉON,

« Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français ;

« A tous présents et à venir, salut.

« Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre,

« Avons décrété et décrétons ce qui suit :

« Art. 1^{er}. — Il sera créé, en Algérie, un réseau de chemin de fer embrassant les trois provinces.

« Ce réseau se composera :

« 1^o D'une ligne parallèle à la mer, suivant, à l'est, le parcours entre Alger et Constantine, et passant par ou près Aumale et Sétif ; à l'ouest, le parcours entre Alger et Oran, et passant par ou près Blida, M'roua, Orléansville, Saint-Denis-du-Sig et Sainte-Barbe ;

« 2^o De lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne parallèle à la mer, savoir : à l'est, de Philippeville ou Stora à Constantine, de Bougie à Sétif, de Bône à Constantine, en passant par Guelma ; à l'ouest de Tenès à Orléansville, d'Arzew et Mostaganem à Relizane, et d'Oran à Tlemcen, en passant par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

« Art. 2. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Les travaux de la ligne Alger-Blida furent commencés par les troupes, grâce à des allocations de 1.500.000 francs fournis par l'Etat et de 600.000 francs fournis par la colonie.

En 1859, une commission nommée par le prince Jérôme Napoléon, ministre l'Algérie, se montra opposée au système de l'exploitation directe par l'Etat et au système des subventions. Elle préconisait le système des concessions à de grandes compagnies.

En 1860, la question des chemins de fer algériens fut soumise au Corps législatif. Une nouvelle commission fut alors nommée. Son rapporteur, le comte Le Hon, était, lui aussi, hostile à l'exploitation par l'Etat. Mais, tout en reconnaissant — au double point de vue technique et financier — l'avantage des concessions, il se prononçait pour la concession à une compagnie unique. Le rapporteur admettait la nécessité du concours de l'Etat et il proposait de le faire intervenir sous forme de garantie d'intérêt. Quant à l'intervention de l'Etat sous forme de concessions de terres, de mines, aux Compagnies concessionnaires, le comte Le Hon s'y montrait favorable.

« Fait au palais des Tuileries, le 8 avril 1857.

« Par l'Empereur :

« NAPOLEON

« Le maréchal de France, ministre secrétaire
d'Etat au département de la guerre,

« VAILLANT. »

Ces études aboutirent à la loi du 20 juin 1860 qui déterminait les conditions financières de la concession des lignes d'Alger à Blida, d'Oran à Saint-Denis-du-Sig, et de la mer à Constantine.

Le décret du 11 juillet de la même année nomma les concessionnaires de ces lignes mais, la Compagnie des chemins de fer algériens qui venait de se fonder ne put tenir ses engagements et dut fusionner avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Un Décret du 12 février 1878 chargea une Commission régionale de préparer un classement dans le réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général et une loi intervint à la date du 18 juillet 1879.

On peut lire dans l'exposé des motifs les raisons qui ont milité en faveur de la présentation du projet. Il a compris dans le classement des voies ferrées qui ont semblé :

- 1° Etre utiles au point de vue stratégique ;
- 2° Mettre en communication les trois provinces entre elles ;
- 3° Relier les centres les plus importants et les principaux ports du littoral avec le système général des voies ferrées ;
- 4° Développer les relations avec le sud de l'Algérie, le Maroc et la Tunisie.

B. *Administration. Exploitation.* — Les chemins de fer algériens ont été construits et sont exploités par cinq Compagnies ;

a) Compagnies P.-L.-M. : lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine.

b) Ouest-Algériens : Sainte-Barbe du Tlélat à Tlemcen et Ras-el-Ma à Aïn-Temouchent, *Blida à Berrouaghia* (ligne à voie étroite : 1 mètre).

c) Est-Algériens : Minara Corée à Constantine ; Ménerville à Tizi-Ouzou ; Beni-Mansour à Bougie ; El-Guerrah-Biskra ; *Ouled-Rahmoun-Aïn-Beïda* (ligne à voie étroite).

d) Bône-Guelma : Kroubs à Bône ; Duvivier-Tunis ; *Souk-Ahras-Tébessa* (ligne à voie étroite).

e) Franco-Algérienne : *Mostaganem-Tiaret* ; *Arzew-Aïn-Sefra* ; *Tizi à Mascara* (lignes à voie étroite).

Il existe en outre des chemins de fer miniers construits sans garantie, dont un seul, celui de Bône à Aïn-Mokra, est ouvert au service public.

Depuis le 1^{er} août 1899, le réseau algérien est constitué par 2.905 kilomètres de chemin de fer d'intérêt général qui se décomposent ainsi :

P.-L.-M.	513	kilomètres.
Est-Algériens.	887	—
Ouest-Algériens.	368	—
Bône-Guelma.	436	—
Franco-Algérienne.	668	—
Mokta-El-Hadia.	33	—

Il convient d'ajouter 28 kilomètres de chemins industriels et 95 kilomètres de tramways.

Dans la première convention avec la Compagnie P.-L.-M. (1^{re} Compagnie concessionnaire) et dans la plupart des conventions qui suivirent, l'Etat voulut établir le crédit des Compagnies par la construction des lignes, moyennant la

constitution d'un capital à forfait fourni par l'Etat, puis par la garantie par l'Etat des intérêts du capital avancé par la Compagnie.

Ainsi, la ligne concessionnaire a un intérêt basé sur un capital forfaitaire et si elle parvient à ne pas atteindre le chiffre fixé même au détriment de la bonne constitution du matériel ou de la solide construction de la voie, elle réalise à son profit la différence. Elle a, de plus, pour ses dépenses d'exploitation une garantie fixée également à *forfait* qui ne tient pas compte du trafic et de la recette. De ce chef, si elle ne dépasse pas le nouveau chiffre forfaitaire du barème d'exploitation, elle encaissera encore une différence.

L'examen successif des différentes compagnies algériennes montre très clairement que la défectuosité du système provenant du nouveau régime de la garantie d'intérêt trouve une application dans la plus grande partie du réseau.

Convention avec la compagnie du P.-L.-M. :

La concession va :

- 1° De la mer à Constantine ;
- 2° D'Alger à Oran par Blida et Saint-Denis-du-Sig avec prolongement jusqu'au port.

Le chemin de fer doit être exécuté en dix ans et la construction être faite grâce à un capital de 160 millions. Sur cette somme, l'Etat fournit 80 millions, subvention payable par annuités de 3.661.031 francs jusqu'en 1962. La compagnie donne les 80 autres millions et bénéficie

annuellement d'une garantie d'intérêt de 5 0/0, soit 4 millions de francs.

Compagnie Est-Algériens. — La garantie stipulée sous la forme, tantôt d'un revenu net kilométrique, tantôt d'un intérêt fixé sur un capital forfaitaire, a été calculée au taux de 6 0/0 pour les lignes les plus anciennes, et de 5 0/0, amortissement compris, pour les lignes qui ont été concédées depuis 1880.

Compagnie Ouest-Algériens. — C'est leur régime qui intéresse le plus la compagnie à tout ce qui se passe dans son réseau. Les bonis d'exploitation ne peuvent pas être distribués en dividendes avant que toutes les avances de l'Etat n'aient été remboursées.

Compagnie Bône-Guelma. — Cette compagnie a reçu, à l'origine, la ligne d'intérêt local de Bône à Guelma, concédée en 1874 par le département de Constantine, avec garantie d'intérêts de 6 0/0 sur un capital forfaitaire de 12 millions (décret du 7 mai 1874).

En 1877, la ligne de Bône à Guelma fut incorporée au réseau d'intérêt général, et l'Etat s'est substitué au département pour la garantie d'intérêts.

Les frais d'exploitation sont fixés à forfait et, pour toutes les lignes concédées antérieurement à 1885, le barème prévoit, tant que la recette n'atteindra pas 11.000 francs, une dépense invariable qui monte à 7.000 francs sur la ligne de Bône à Guelma, et à 7.700 fr. sur les autres lignes. La convention de 1885 a abaissé à 5.000 francs le minimum des frais d'exploitation

de la ligne de Tebessa pour 5.000 francs de recettes.

Compagnie Franco-Algérienne. — Cette compagnie rompt avec le système primitif : de nombreuses modifications sont apportées au principe.

Cela tient à ce que la compagnie n'a pas été constituée seulement pour l'exploitation d'une voie ferrée, mais encore pour l'exploitation des produits du sol : l'alfa notamment. Le Gouvernement avait même octroyé à la compagnie, avec le domaine de l'Habra, une concession de 300.000 hectares sur les Hauts-Plateaux. En retour de ces avantages, l'Etat exigeait de la compagnie concessionnaire la construction du chemin de fer sans garantie ni subvention, et un droit fixe par tonne d'alfa sec : 0 fr. 15 jusqu'à 100 tonnes, 0 fr. 25 par chaque tonne en plus.

Pour la ligne d'Arzew à Kralfallah, il n'y a ni garantie, ni subvention. Pour les lignes de Mostaganem à Tiaret, de Mecheria à Aïn-Sefra, la garantie est accordée sur un capital forfaitaire. Pour l'Aïn-Thisy à Mascara, elle ne porte plus que sur les dépenses réelles jusqu'à 1.600.000 francs auxquels on peut ajouter 100.000 francs pour travaux complémentaires. Enfin, on a adopté un système mixte pour la ligne de Kralfallah-Mécheria. La garantie au taux de 5 0/0 porte sur 1.480.000 francs valeur forfaitaire des dépenses d'outillage et d'augmentation du matériel et à 1.220.000 francs pour travaux de parachèvement.

Un tableau — ci-dessous reproduit — dressé par le Ministère des Travaux Publics nous renseigne très exactement sur la situation générale des réseaux algériens de 1895 et

1896. Les documents relatifs aux années suivantes n'ayant pas encore été publiés complètement nous ne pouvons nous y référer mais, à part les « recettes brutes par kilomètre », ils ne pourraient varier. On ne comprend pas, en effet, que les dépenses puissent sensiblement augmenter ou diminuer dans l'état actuel :

Tableau extrait de la statistique du Ministère des Travaux Publics

	P.-L.-M.	E. A.	O. A.	B. G.	F. A.
<i>Documents relatifs à l'année 1896</i>					
<i>Longueur du réseau</i>					
1 ^o Voie normale	513	794	285	» (d)	»
2 ^o Voie étroite	»	93	83	428 (d)	668
Capital réalisé : Actions	» (a)	25,000,000	17,000,000	50,000,000	30,000,000
Obligations	» (b)	474,424,106	66,230,805	106,100,403	51,566,098
Dette envers l'Etat au 31 décembre 1896	51 757,082	424,504,691	20,596,769	104,844,707	23,904,048
Dépense de premier établissement	(c) 86,446,759	190,707,079	81,782,615	96,736,449	68,248,009
Dépense par kilomètre	(c) 108,473	215,002	222,235	221,872	102,168
Dépense d'exploitation par kilomètre	10 258	6,578	6,819	7,436	4,371
Recettes brutes par kilomètre	46,074	6,173	8,740	8,409	3,843
<i>Documents relatifs à l'année 1895</i>					
<i>Dépense par kilomètre de terrain</i>					
Administration	e 0,68	g 0,52	h 0,97	d 0,41	0,86
Exploitation	4,21	0,57	0,68	0,72	0,84
Traction et matériel	1,21	0,85	1,18	0,92	1,08
Voie	0,87	1,52	0,66	1,18	0,95
Divers	0,42	0,14	0,44	0,01	0,08
Total	4,42	3,57	3,63	3,24	3,81
(a) (b) Figurent dans les comptes généraux de la Ce P.-L.-M. (c) L'Etat et les localités ont fourni en outre une subvention de 81,608,800 fr. (d) Lignes algériennes. (e) Ligne de Philippeville à Constantine. (f) Ligne d'Alger à Oran.					
(g) Voie normale. (h) Voie étroite.					

**Sommes réclamées annuellement par les
à titre de garantie d'intérêts et**

Années	P.-L.-M.	Bône-Guelma (2)	Est-Algérien
1875	2.527.493-32	»	»
1876	1.896.920-84	(3) 297.113-04	»
1877	3.080.594-73		
1878	3.010.114-64		
1879	1.987.850-70	383.531-01	»
1880	1.987.850-70	4.770.450-68	1.020.466-95
1881	1.269.294-34	5.302.842-46	1.884.858-81
1882	1.356.410-77	5.121.271-34	1.514.137-61
1883	800 447-03	6.210.813-93	1 681.923-85
1884	1.132.633-92	6.021.407-03	3.685.675-90
1885	530.366-80	7.031.976-13	3.360.059-71
1886	469.746-51	7.765.244-05	2.528.850-12
1887	369 139-93	7.849.111-52	4.638.325-78
1888	225.475-34	7.774 924-16	7.633.356-42
1889	521.556-04	9.205 26-81	8.463.879-19
1890	799.504-23	9.286.970-18	10.091.361-61
1891	1.882-31	8.253.741-15	9 148.577-56
1892	632.034-29	7.673.854-97	9.350.216-43
1893	823.422-02	8.148 027-11	8.920.591-44
1894	1.385.359-61	8 257.215-38	9 873.799-41
1895	654.035-62	8.255.458-85	9.899.536-68
1896	277.336-26	7.295.492-51	9.854.349-88
1897	1.084 533-19	7.589.009-09	10.515.476-02
1898	1.206.667-83	7.505.787-37	10.197.721-27
1899	453.968-65	7.203.207-66	9.941.908-47
TOTAUX	24.816.014-06	147.852.911-43	134.205.073-16
<i>Moyennes :</i>			
5 dernières années	750 000 »	7.550 000 »	10.100.000 »

**Compagnies de chemins de fer à l'Etat
d'insuffisance d'exploitation (1)**

Ouest-Algérien	Franco-Algérienne	Ensemble des Cie ^s Algériennes	OBSERVATIONS
»	»	2.527.493-32	(1) Ces chiffres sont susceptibles, pour les exercices non définitivement réglés, de modifications à la suite des rectifications opérées par la Commission de vérification des comptes des Compagnies.
»	»	5.274.628-61	
»	»	3.393.645-65	
»	»	7.778.768-33	
»	»	8.456.995-61	
»	»	7.991.819-72	(2) Les chiffres du Bône-Guelma se rapportent à la totalité du réseau garanti par l'Etat français : Algérie et Tunisie. — La garantie de la ligne de la Medjerda exige, année moyenne, pour intérêts du capital de premier établissement et insuffisance d'exploitation, une annuité d'environ 3.000.000 de francs.
»	»	8.693.184-81	
130.454-68	»	11.020.171-53	
484.052-73	»	11.406.455-37	
1.053.411-36	153.708-90	11.031.467-83	
1.433.892-13	697.597 »	14.249.995-50	(3) Montant de la garantie payée par le département de Constantine et les communes de Bône et de Guelma pour les périodes d'exploitation de la ligne de Bône à Guelma du 1 ^{er} octobre 1876, date d'ouverture, au 26 mars 1877, point de départ de la garantie de l'Etat.
1.528.768-70	2.764.332-53	39.723.503-43	
1.603.949-19		24.678.159-66	
2.159.895-16		22.166.483-06	
2.317.751-13		22.778.480-78	
2.580.095-50		23.679.616-01	(4) En 1885 et en 1886 la Cie P.-L.-M. n'a pas fait appel à la garantie d'intérêts ; ses recettes nettes ayant dépassé la somme garantie (4.000.000 de francs), l'excédent (469.746 fr. 51 et 369.130 fr. 93) a été reversé dans les caisses du trésor, en atténuation de la dette contractée par la Cie du chef de la garantie.
3.241.138-13	2.549.437-31	26.543.040-73	
3.745.853-63	2.680.812-70	25.261.782-17	
3.697.844-05	2.754.906-97	23.292.862-27	
3.880.458-58	1.985.225-04	25.104.160-91	
3.345.439-92	2.569.702-69	24.787.939-61	
3.233.638-65	2.644.124-47	23.386.263-50	
3.264.788 46	2.522.390-26		
37.703.432 »	28.649.476-85	373.226.908-50	
3.500.000 »	2.500.000 »	24.400.000 »	

Le tableau synoptique ci-dessus nous permet de voir d'un coup d'œil le jeu de la garantie d'intérêts de l'Etat pour les chemins de fer algériens.

Dans la partie descriptive de ce chapitre et relativement à l'Algérie, nous avons indiqué les projets de voies ferrées actuellement à l'étude : l'emprunt de 100 millions de francs qu'une loi récente vient d'autoriser M. Révoil, gouverneur général de l'Algérie, à contracter, en facilitera l'exécution. On ne peut donc que souhaiter qu'un avenir très prochain les réalise, quoique la prospérité des lignes actuellement existantes soit discutable, comme on a pu s'en rendre compte par l'étude du jeu de la garantie d'intérêts fournie par l'Etat. « Si l'on examine l'ensemble des 2.285 kilomètres de réseau garanti, écrivait M. Baihaut, en 1892 (1), on arrive à cette conclusion que la recette kilométrique moyenne, nécessaire pour que la garantie cesse de fonctionner est de 21.300 francs et le produit vrai atteint à peine 6.400 francs ; il manque donc 14.900 francs, soit plus de 230 0/0 de la recette.

« Il faudrait que la recette fût plus que tripler. »

Sans doute, les proportions ont diminué depuis 1892, mais on ne voit pas encore le jour où cet appel à la garantie pourrait cesser.

Trop confiant dans le rapide développement économique de l'Algérie, l'Etat escomptait un trafic immédiat considérable. Il aurait dû établir à un taux plutôt bas les échelons

(1) Rapport sur le budget général de l'exercice de 1892.

inférieurs du barème : il a précisément fait le contraire.

Voilà pour les résultats financiers obtenus et dont on peut se faire une idée par la situation de la dette de chaque Compagnie.

C. Résultats à espérer des voies ferrées algériennes. — Il est bien difficile de formuler une opinion sur une matière aussi délicate. L'Algérie est susceptible de prendre encore un grand développement à certains points de vue. Les cultures diverses (céréales, vignes, primeurs), l'élevage du mouton progresseront encore. Les minerais, l'alfa, pourront donner un trafic supérieur au trafic actuel.

L'Algérie étant essentiellement un pays de production et non un pays industriel, les divers éléments de trafic voyagent du lieu de production au port le plus rapproché. L'intensité des trafics augmente au fur et à mesure qu'on s'approche des ports, et, par suite, il y a une zone neutre où le trafic est très restreint, car il se réduit au transit des voyageurs ou marchandises allant d'une zone d'un port à l'autre ; ce transit est extrêmement limité, puisqu'il n'y a pas lieu à échanges entre deux points produisant les mêmes choses. Le réseau n'a donc pas partout la même utilisation.

D'autre part, le développement d'un pays producteur est limité : il dépend de la surface utilisable, tandis qu'un pays industriel, c'est-à-dire manufacturant les matières premières de provenance étrangère est susceptible d'un développement beaucoup plus grand.

Et pourtant, les chemins de fer ont été une bonne opération. Les routes, pour ne citer qu'un exemple, sont une charge pour l'Etat, les départements et les communes ; elles sont néanmoins, non seulement un élément de la richesse publique, mais une source abondante de revenus pour les collectivités qui en ont fait les frais.

L'exploitation des lignes actuellement existantes pourrait être améliorée au point de vue des conventions, des tarifs et de l'enchevêtrement des réseaux. Le rachat de la Compagnie franco-algérienne (loi du 12 décembre 1900) est un premier pas dans ce sens.

Plusieurs autres compagnies étant rachetables, la question se pose dès à présent de savoir s'il y a lieu d'effectuer ce rachat. Il conviendra d'examiner ensuite si l'on veut confier l'exploitation à l'Etat ou à une ou deux compagnies, qui auraient, par exemple, l'une, toutes les lignes à l'ouest d'Alger, l'autre, toutes les lignes de l'Algérie orientale. Mais cette question du rachat des réseaux algériens est grosse de conséquences de toutes sortes et, la traiter ici — avec l'ampleur qu'elle mérite — nous ferait sortir du cadre que nous nous sommes tracé.

Le commencement de cette année a vu le premier *train de luxe* algérien : Oran-Tunis. On se plaignait, à juste titre, qu'une des raisons pour lesquelles l'Algérie n'était pas encore suffisamment connue de la métropole, c'est que les voyages en chemin de fer étaient longs et inconfortables, et qu'en outre, la traversée pour atteindre le littoral algérien restait trop longue. Depuis le 25 janvier,

un remède a été apporté à cet état de choses : un train de luxe avec wagons-lits circule entre Oran et Tunis. Il permet de traverser rapidement nos possessions de l'Afrique du Nord après les avoir abordées, soit par l'Espagne, soit par l'Italie, c'est-à-dire en affrontant une traversée de 7 à 8 heures seulement. Une pareille amélioration a une importance qui dépasse les limites du simple tourisme. Parmi les nombreuses personnes, que les facilités plus grandes apportées aux communications, engageront à faire le voyage d'Algérie, pourront se trouver des capitalistes disposés à participer à la mise en valeur des territoires de l'Afrique du nord ou des aspirants colons (1).

II. — Tunisie.

Nous avons déjà suivi le cours du réseau des voies ferrées tunisiennes qui prolongent les chemins de fer algériens et, à l'instant même, nous venons de signaler la création récente d'un train de luxe qui porte les voyageurs d'Oran à Tunis.

Le réseau le plus important des chemins de fer tunisiens a été constitué par les soins de la compagnie Bône-Guelma qui obtint du bey Saddok, par les concessions du 6 mai

(1) Nous ferons une étude spéciale du « Transsaharien » qui doit être un prolongement dans l'Extrême-Sud Algérien du réseau d'Algérie.

1876 et du 27 janvier 1878 (1), de pouvoir raccorder Tunis aux lignes algériennes par la vallée de la Medjerdah et construisit 220 kilomètres de voie large avec une garantie du Trésor français, représentant 6 0/0 du capital de premier établissement et une garantie forfaitaire kilométrique d'exploitation fixée par un barème dont le point de départ est de 7.700 francs pour des recettes brutes d'exploitation inférieures ou égales à 11.000 francs par kilomètre et décroissant ensuite de 70 0/0 jusqu'à 52 0/0 de la recette brute pour des recettes s'élevant de 16.000 à 20.000 francs, avec fixation d'un maximum. Un décret du bey, en date du 22 mai 1894, a transféré au gouvernement français le droit de rachat des lignes qu'il garantit moyennant une annuité égale au produit net moyen à servir jusqu'en mai 1976. Plus tard, la ligne de Tunis-Bizerte, à voie normale, vint se souder à la première, mais elle fit partie du *réseau tunisien* qui comprend également toutes les lignes à voie étroite mettant Tunis en communication avec Na-beul et Menzel-Bou-Zelfa, avec Sousse et Moknine, avec Kairouan, avec Zaghouan et Pont-du-Fahs, avec les centres agricoles du Mornag.

Ce réseau a fait l'objet de deux conventions passées entre l'Etat tunisien et la compagnie Bône-Guelma, stipulant, au profit de cette dernière, une concession de quatre-vingt-

(1) Cette concession fut accordée à la Société des Batignolles à laquelle fut substituée la Compagnie Bône-Guelma après approbation du gouvernement tunisien (14 août 1877).

dix-neuf ans à partir du 29 décembre 1880. La construction des lignes fut exécutée par elle aux frais de l'Etat tunisien moyennant un prix forfaitaire de 23.500.000 francs, à charge, par la compagnie, de constituer une réserve avec les économies réalisées sur le forfait, pour parer aux dépenses de travaux complémentaires. Les insuffisances d'exploitation sont supportées par la compagnie, mais les excédents sont d'abord affectés à lui rembourser les insuffisances supportées par elle, avec intérêt simple à 4,60 0/0. Ce remboursement une fois fait, l'excédent des recettes brutes doit être versé à l'Etat jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à 4,60 0/0 du capital de premier établissement. Ces prélèvements faits, s'il reste encore un excédent, celui-ci doit être partagé par parts égales entre le gouvernement tunisien et la compagnie. Les conditions de rachat de toutes les lignes sont prévues et réglées. C'est également la compagnie Bône-Guelma qui exploite le tronçon de 34 kilomètres reliant Tunis à La Goulette et à La Marsa. Elle l'a acquise de la compagnie italienne Rubattino, après entente avec le gouvernement tunisien, au prix de 7.500.000 francs et doit en assurer l'exploitation jusqu'au 7 mai 1976 en vertu d'un décret beylical du 16 octobre 1898.

Dans le sud de la Régence il n'y a que la voie ferrée reliant au port de Sfax l'oasis de Gafsa et les gisements de phosphates du Metlaoui. D'une longueur totale de 250 kilomètres, cette ligne a été construite sans subventions ni garanties par la compagnie concessionnaire qui en assume

l'exploitation pour une période de soixante années (1).

La longueur totale du réseau tunisien est de 933 kilomètres exactement, dont 260 sont antérieurs à l'occupation française.

Lignes construites et exploitées :	Avant le protect. :	Ligne de la Medjerdah	226 kil.	933 kil.	
		Ligne de Tunis à Hammam-el-Lif			
		Ligne du Pont-de-Trajan à Béja-Ville			
	Depuis le protectorat :	Réseau de Tunis :	Ligne de Tunis-Goulette-Mausa-Bardo		34 kil.
			Ligne de Djedoida à Bizerte . .		73 kil.
			Tunis-Smindja-Zaghouam		162 kil.
		Embranchement Smindja.			
		Pont-du-Fahs			
		Hammam-el-Lif-Fondouk.			
		Djedid-Bir-bou-Rekba. . .			
		Réseau de Sousse :	Nabeul		162 kil.
			Bir-Kafsat-du-Haut. . . .		
			Mornay-Créteville		
			Sousse-Kalaa - Srira-Kai-rouan		
			Embranchement Kalaa-Srira-Enfidaville. . .		
		Rés. de Sousse :	Sousse-Moknine.		40 kil.
			Ligne de jonction (Tunis-Sousse)		
			Ligne de Sfax à Gafsa . . .		250 kil.

Les lignes construites depuis l'établissement du protectorat sont à voie étroite ; au contraire, les lignes construites auparavant sont à voie normale (1 m. 44 c.) Pourtant, la ligne de Djedida à Bizerte, longue de 73 ki-

(1) Concession des Phosphates et du chemin de fer de Gafsa, 15 août 1896.

lomètres et faite sous le protectorat est à voie large. Il ne faut pas, à notre avis critiquer, comme on le fait parfois, l'usage de la voie étroite puisqu'on y trouve une économie sérieuse. A ce point de vue, il est regrettable que tout le réseau, y compris la ligne de la Medjerdah, n'ait pas été établi à voie étroite. Il eût coûté moins cher et la garantie d'intérêt, qui n'est due par l'Etat français que pour la ligne de la Medjerdah, aurait fonctionné dans des conditions moins lourdes pour notre budget. Les barèmes forfaitaires d'exploitation qui ont été consentis, en 1876, à la Compagnie Bône-Guelma donnent des chiffres trop élevés pour les faibles recettes et pendant longtemps la Compagnie ne s'est pas trouvée intéressée au développement du trafic. Il est juste de tenir compte — pour comprendre l'économie des conventions — de l'époque à laquelle elles ont été conclues. Quand la compagnie a assumé, il y a 25 ans, la charge de l'exploitation de son réseau algérien et notamment de la ligne de la Medjerdah, située alors en territoire étranger, il était bien difficile d'apprécier les aléas de l'entreprise. Le trafic n'a pas été dans le début celui sur lequel on croyait pouvoir compter et les formules d'exploitation ont laissé, à cette époque, une grande marge à la compagnie. Mais les bénéfices ainsi réalisés n'ont pas été distribués.

Le trafic se développant peu à peu, les recettes se sont élevées et rapprochées des prévisions : l'écart entre les chiffres résultant de l'application des formules et les dépenses effectives a été en diminuant. Aujourd'hui que,

pour la plupart des lignes du réseau, la limite, au delà de laquelle la compagnie cesse de recevoir une somme fixe, a été franchie par les recettes, les formules trop avantageuses pour la compagnie dans le début de l'exploitation et, par conséquent, onéreuses pour l'Etat, sont devenues plus équitables.

Ces critiques relatives aux barèmes d'exploitation ne s'appliquent d'ailleurs, même au point de vue rétrospectif, qu'à 220 kilomètres sur les 933 du réseau tunisien. Toutes les lignes construites depuis le protectorat l'ont été sous des conditions qui ne ressemblent en rien à celles des conventions de 1876. D'une enquête faite par M. Louis Boudenoot, sénateur, il résulte que des diverses lignes demandées par les représentants des colons quelques-unes sont à retenir :

« Bizerte réclame l'exécution du chemin de fer de Béja à Mateur, puis de diverses lignes susceptibles d'amener à son port un fret de retour pour les navires charbonniers par exemple : une ligne de pénétration dans le sud se dirigeant, par l'Oued Mellegue ou l'Oued Tessa, vers les gisements de phosphates de Kalaat-ès-Senam, et une ligne côtière allant aux mines de fer et de calamine des Nefzas.

« Tunis réclame le prolongement de sa ligne de pénétration dans le sud-ouest, déjà construite jusqu'à Port-du-Fahs, vers le Kef et vers les gisements de phosphates de Kalaat-ès-Sinam qu'elle considère plutôt dans sa zone d'attraction que dans celle de Bizerte ; puis l'exécution de quelques lacunes intéressantes à combler dans la contrée

avoisinant le littoral, par exemple le chemin de fer de l'Oued Ramel et celui de Nabeul à Kélibia.

« Sousse réclame le prolongement de sa ligne de pénétration dans l'Ouest, déjà construite jusqu'à Kairouan, vers les gisements de phosphates de la région de Thala et vers le Foussana ; puis la ligne de Moknine à Mehdia et celle de Sousse à Sfax.

« Le Sud, enfin, réclame le prolongement, depuis Gafsa, jusqu'à Tozeur et Nefta, du chemin de fer de Sfax à Gafsa, et la construction d'une ligne de Graïba à Gabès, qui relierait ainsi complètement Sfax et Gabès et desservirait tout le littoral compris entre ces deux points. »

Au point de vue stratégique on demande :

La ligne de Bèja à Mateur, déjà citée, avant toute autre et d'urgence ;

Puis, la jonction, avec la ligne algérienne de Tebessa à Bône qui correspond déjà avec la ligne de la Medjerdah.

1° De la ligne de Tunis à Kalaat-ès-Senam ;

2° De la ligne de Sousse à la région de Thala.

Enfin, ultérieurement et très éventuellement, on le conçoit, une seconde jonction autre que celle fournie par la ligne de Tebessa, des diverses lignes de pénétration Est-Ouest, partant de Tunis et Sousse.

La longueur des lignes projetées se trouve être de 960 kilomètres alors que les lignes aujourd'hui exécutées ne couvrent que 933 kilomètres. Et, si l'on évalue la dépense que nécessiterait la construction des nouvelles lignes, on arrive à un chiffre voisin de 70 millions.

Pour répondre aux desiderata des colons et des militaires il faudrait faire, en quelques années, le double de ce qu'on a mis vingt-cinq ans à exécuter et emprunter 70 millions pour faire face à la *construction seulement* de ces voies ferrées dont il y aurait lieu ensuite de couvrir les insuffisances des recettes d'exploitation.

Or, la Tunisie ne peut guère emprunter plus de 30 millions.

Il faut donc faire la part du réalisable et du désirable.

Il faut admettre résolument qu'une partie seulement des lignes projetées sera construite immédiatement et constituera, jusqu'à concurrence de 30 millions environ, le deuxième réseau tunisien. Il ne faudra aborder l'exécution du troisième réseau — formé du reliquat des projets — que lorsque le second aura été mis en exploitation et qu'il sera possible d'émettre un second emprunt.

En commençant par les lignes qui promettent d'être les plus productives on trouve à exécuter immédiatement :

1° Chemin de fer du Pont-du-Fahs à Kalaat-ès-Senam, avec embranchement sur le Kef ;

2° Chemin de fer de Kairouan à Sbiba ;

3° Chemin de fer de Bizerte aux Nefzas.

La première de ces lignes coûtera 14 millions $1/2$; la seconde 9 millions $1/2$; la troisième 6 millions.

On arrive ainsi au total de 30 millions ; et, les combinaisons, arrêtées pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pont-du-Fahs, étant telles que la ligne

fera ses frais, on pourra, en l'exécutant la première, rendre libre immédiatement le gage affecté à la première partie de l'emprunt émise pour son établissement, soit 14 millions $1/2$; par suite, on pourra faire souscrire, aussitôt après, la seconde partie soit 15 millions $1/2$, qui permettra de construire les deux autres chemins de fer.

Pour Bizerte, il serait insuffisant de construire la ligne des Nelzas, mais comme le gouvernement français projette la ligne de Béja à Mateur, dans un intérêt stratégique, le programme du second réseau donne toute satisfaction aux habitants de Bizerte.

Dans sa séance du 29 mars 1902, le Sénat — après la Chambre des députés — a adopté un projet de loi qui autorise le gouvernement tunisien à emprunter une somme de 40 millions pour la construction des lignes de chemin de fer projetées. Il eût été préférable, ne cache pas M. Victor Leydet, rapporteur, de maintenir le projet déposé à la Chambre, le 8 novembre 1901, portant sur un emprunt de 30 millions en plusieurs émissions pour la construction des trois lignes dont nous avons déterminé le parcours mais, au moment où la commission du budget allait être appelée à se prononcer, une quatrième ligne, celle de Sfax au réseau de Sousse, a été ajoutée aux trois précédentes et le total de l'emprunt a été porté à 40 millions.

Aux termes de la convention passée entre le gouvernement français et le gouvernement tunisien, à la date du

19 mars 1902, convention approuvée par le Parlement, la Tunisie construira la ligne stratégique de Mateur à Béja, avec une participation de l'Etat français. Elle pourra aménager à sa convenance son réseau sous la réserve d'un droit général de contrôle du Parlement français.

Si les travaux exécutés par la Tunisie dans son intérêt, entraînaient une majoration des charges prévues du chef de la garantie d'intérêts, la colonie en aurait la charge, c'est pourquoi il a été convenu que la Tunisie, se substituant à la France pour le paiement de l'annuité garantie, recevrait de la métropole une subvention annuelle. Cette subvention fixée à 2 millions décroîtra à partir de 1906 de 34.000 par an pour disparaître en 1966.

Il est stipulé que la subvention annuelle de l'Etat français (après la constitution d'un fonds de réserve de 4.500.000 francs) ne pourra pas dépasser le montant des sommes à verser du chef de la garantie d'intérêt.

De même, au cas de remboursement des garanties d'intérêts, la France et la Tunisie recevront leur part au prorata de leurs versements respectifs, antérieurs et postérieurs à la convention du 17 mars 1902.

La Tunisie assumant les risques des moins-values des lignes de la Medjerdah (moins-value possible par suite de la création des lignes nouvelles) elle redevient libre de remanier ses tarifs dans l'intérêt de son industrie, de son agriculture et de son commerce (1).

(1) La loi approuvant la convention passée entre le gouverne-

La Tunisie obtient donc satisfaction, et il n'est pas douteux que la prospérité, la civilisation, vont grandir dans ce pays où se dressait Carthage et qui, à l'heure présente, nous assure, par son port de Bizerte, une influence qui doit être prépondérante dans la mer Méditerranée.

III. — Sénégal.

A. Historique. — De tout temps le gouvernement avait compris la nécessité absolue d'unir le cours du Sénégal au port de Dakar parallèlement à la côte.

Le chemin de fer Dakar-Saint-Louis était utile :

1° Au point de vue politique et stratégique, parce que les régions traversées (le Cayor notamment) étaient peuplées de tribus insoumises contre lesquelles il fallait organiser des colonnes, dont la marche et le ravitaillement étaient difficiles. La mise en exploitation du chemin de fer,

ment français et le gouvernement tunisien, le 17 mars 1902, a été promulguée le 6 avril suivant.

Une loi du 30 avril 1902 autorise le gouvernement tunisien à contracter un emprunt de 40 millions pour la construction des lignes de chemins de fer :

1° Pont-du-Fahs à Kalaat-ès-Senam avec embranchement sur le Kef ;

2° Kairouan à Sbiba ;

3° Bizerte aux Nefzas ;

4° Sfax du réseau de Sousse

(*Journal officiel* du 1^{er} mai.)

en rendant les mouvements de troupes faciles, a amené presque immédiatement la pacification complète du pays ;

2° Au point de vue économique, parce que pour atteindre la ville de Saint-Louis, qui est le chef-lieu de la colonie et le point de départ des convois pour le Haut-Sénégal et le Soudan, les navires doivent franchir la barre du Sénégal, sur laquelle le tirant d'eau est faible et variable. Saint-Louis n'était desservi que par des bateaux calant très peu (3 mètres environ) qui, malgré cela, restaient parfois des semaines entières devant la barre sans pouvoir la franchir. Depuis qu'on peut aller facilement de Saint-Louis à Dakar, ce dernier port, accessible en tout temps aux grands navires, dessert Saint-Louis dans de bonnes conditions.

Ce fut le 18 novembre 1880 que l'amiral Cloué, ministre de la marine, soumit à la Chambre le projet de loi tendant à la concession du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (1).

Une vive discussion s'engagea à la Chambre et au Sénat sur le projet de loi de l'amiral Cloué et cela, malgré les rapports favorables et, le 24 février 1881, M. Charles Brun déposa un rapport complémentaire dans lequel il concluait à disjoindre les deux parties du projet de loi ; à voter immédiatement le crédit nécessaire au chemin de fer de Médine à Bafoulabé, et à ajourner, pour un nouvel examen, les propositions relatives à la ligne Dakar-Saint-Louis. Cette conclusion fut ratifiée le même jour par le Sénat et par la Chambre.

(1) *Journal officiel*, 25 novembre 1880.

Après avoir fait provoquer par la Commission du Sénat un avis du Conseil général des Ponts-et-Chaussées, M. Charles Brun présenta, le 1^{er} juillet 1881, un nouveau rapport qui faisait des objections au premier.

Le 18 juillet 1881, le Sénat entérina les conclusions du rapport de M. Brun qui fut également adopté par la Chambre, sans modifications, malgré l'opposition de M. des Rothours, et devint la loi du 29 juin 1882.

Les études de la voie ont été faites en deux séries. Une première étude avait été faite en 1878 par le service des travaux publics de la colonie avec des données suffisantes pour permettre la mise en adjudication de la ligne. En 1881, l'adjudicature devenu concessionnaire fit faire des études détaillées dont le résultat, après approbation du Ministère de la Marine et des colonies, constitua le tracé définitif appliqué sur le terrain peu avant l'exécution des travaux.

B. *Tracé. Principaux points desservis. Coût.* — On a dit déjà que la voie ferrée sénégalaise suit la côte selon une ligne parallèle et relie Saint-Louis à Dakar. Les principaux points desservis sont : M'Pal, Sakal, Louga, Kébémér, N'Gaye Mekhé, Tivaouane, Thiès, Rufisque.

Un embranchement projeté devait partir de Thiès et pénétrer dans l'intérieur des terres desservant Diarring et aboutissant à Diourbel.

La longueur totale de la ligne actuellement existante est de 264 kilomètres, 202 mètres. Elle est à voie unique.

Construite en trois campagnes, cela fait 88 kilomètres en moyenne par campagne d'environ huit mois.

L'avancement se faisait d'ailleurs plus lentement d'un côté que de l'autre : du côté de Dakar, il a été de 50 kilomètres par campagne, tandis qu'il n'était que de 38 kilomètres du côté de Saint-Louis. Cette différence tient à deux causes : du côté de Saint-Louis, on a été retardé au début par la construction du pont de 120 mètres d'ouverture sur le Marigot de Leybar, et ensuite, entre les kilomètres 205 et 230, par les terrassements qui étaient relativement importants.

Le kilomètre de chemin de fer a coûté 68.000 francs, matériel compris. Mais on peut calculer qu'en tenant compte des augmentations considérables de matériel roulant qu'il a fallu acquérir sous l'empire des besoins de l'exploitation, et quand les améliorations en cours d'exécution, telles que ballastage en pierre cassée, agrandissement des stations, etc., seront entièrement terminées, le prix du chemin de fer ressortira à 90.000 francs environ par kilomètre.

Après les ouvertures partielles à l'exploitation qui ont eu lieu en 1883 et 1884, la ligne entière a été livrée au trafic le 5 juillet 1885. Depuis 1886 il n'y a pas eu d'interruption notable dans la circulation des trains.

Les frais annuels d'exploitation s'élèvent en moyenne à :

(a) Frais généraux, y compris les dépenses de la direction, le service sanitaire et autres, par kilomètre . . . 1.342 fr.

(b) Entretien et réfection de la ligne, renouvellement de la voie et des immeubles	4.960 fr.
(c) Traction, ateliers et dépôt	4.760 fr.
(d) Exploitation proprement dite, comprenant principalement le mouvement	4.088 fr.
Total par kilomètre.	6.150 fr.

C. *Les Tarifs kilométriques et les recettes.* — Le tarif le plus usité pour les marchandises est celui de 0, 20 centimes par tonne kilométrique ; c'est celui qui est appliqué au transport des arachides(1).

Il existe des tarifs spéciaux pour les expéditions *directes* de Dakar ou Rufisque à Saint-Louis, expéditions qui, suivant la classification des marchandises et l'importance de l'envoi ; peuvent se faire, en forme de forfait pour le parcours total, à raison de prix variant entre 50 francs et 20 francs par tonne.

Le tonnage des marchandises transportées varie essentiellement, suivant le résultat de la récolte des arachides. L'industrie étant nulle, au Sénégal, il n'y a guère à transporter que les produits du sol ; si ceux-ci manquent, les objets vendus en échange aux indigènes ne sortent pas des magasins des commerçants.

L'effet de la construction de la ligne a été une augmentation des surfaces cultivées le long de la voie, et, consé-

(1) Pour les voyageurs, il est perçu, par tête et par kilomètre, 0,12 en 1^{re} classe, 0,08 en 2^e et 0,055 en 3^e.

Les marchandises sont divisées en 3 classes à 0 fr.24, 0,20 et 0,13 la tonne kilométrique.

quement, un tonnage toujours croissant avec les années de bonne récolte.

Le nombre des voyageurs dépend d'abord de la récolte, c'est-à-dire, des ressources dont dispose l'habitant, et ensuite, des mouvements de troupes. Quant aux marchandises, le transport des matériaux destinés au chemin de fer de Kayes au Niger en élève le tonnage.

On a transporté :	Voyageurs :	Tonnes de marchandises :
En 1885	100.877	26.458
» 1886	112.518	19.224
» 1887	154.732	19.887
» 1888	187.154	42.563
» 1889	159.026	32.706
» 1890	148.007	31.198
» 1891	155.880	34.892
» 1892	201.387	52.066
» 1893	223.886	59.831
» 1894	206.787	67.492
» 1895	173.591	48.437
» 1896	166.288	56.473
» 1897	171.432	61.797

Les recettes brutes annuelles ont été les suivantes, depuis l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation :

En 1885. . . .	2.819 francs par kilomètre
» 1886. . . .	2.687 —
» 1887. . . .	3.002 —
» 1888. . . .	4.238 —
» 1889. . . .	3.667 —
» 1890. . . .	3.420 —
» 1891. . . .	3.592 —
» 1892. . . .	4.999 —

» 1893. . . .	5.576	—
» 1894. . . .	5.730	—
» 1895. . . .	4.529	—
» 1896. . . .	4.666	—
» 1897. . . .	5.000	—

D. *Capital de la compagnie garantie d'intérêts de l'Etat.*

— Le capital de la Compagnie est de 5.000.000 francs, formé de 10.000 actions de 500 francs chacune, remboursables à 650 francs. Leur revenu garanti, amortissement déduit, est de 29 francs 60 centimes par action.

L'Etat a donné, <i>pour la construction</i> , une avance en argent, remboursable sur les produits nets de l'exploitation et s'élevant, par kilomètre à	48.769 fr.
la compagnie a contribué, par kilomètre	19.231 fr.
Prix de construction, par kilomètre	68.000 fr.

L'Etat garantit de plus, *à l'exploitation*, par kilomètre un revenu net annuel de 1.154 francs soit 6 0/0, amortissement compris du capital fourni par la compagnie.

Enfin l'Etat a livré gratuitement à la compagnie les terrains nécessaires pour la ligne et ses dépendances. Les charges assumées, *de ce chef spécial*, par l'Etat sont insignifiantes.

La ligne Dakar-Saint-Louis ne fut pas sans soulever des critiques relativement à la façon dont le travail avait été exécuté et une enquête fut prescrite en 1894. Il en résulta que les défauts de la ligne et les mécomptes, qui se sont produits, sont imputables non à des fraudes ou à des malfaçons commises par les constructeurs, mais au cahier des charges et au projet qui avaient servi de base au mar-

ché. Il est à noter que ces documents ont été successivement soumis, les 12 août 1879 et 10 mars 1881, à l'examen du Conseil des travaux de la marine et du Conseil général des ponts-et-chaussées qui déclarèrent le projet bien conçu — sous réserve toutefois de quelques modifications à y apporter. Ce projet avait été dressé par M. Walter, chef du service des travaux publics de la marine, avec beaucoup de soin, en effet, mais sans études préalables sur place. Le cahier des charges reproduisait purement et simplement les clauses admises en Algérie pour la ligne de Constantine à Sétif sans tenir compte des conditions particulières inhérentes au climat et au terrain du Sénégal.

Si les accusations de fraude et de malfaçon ne sont pas fondées, il n'en est pas moins vrai que les constructeurs ont bénéficié de tolérances dommageables aux intérêts de l'Etat. C'est ainsi que, dès le début, la compagnie a pu obtenir, par dérogation aux termes du cahier des charges et de la convention, non seulement une réduction de largeur de la voie qui lui procurait une économie qu'on peut évaluer à 85.000 francs, mais aussi l'augmentation de l'écartement prévu pour les traverses, ce qui représentait pour elle un bénéfice de près de 600.000 francs. De même, c'est par suite des conditions défectueuses dans lesquelles ont été faites les réceptions, que les différentes sections ont été ouvertes à l'exploitation avant d'être achevées et, dans certains cas, au moment où la saison des pluies allait commencer. De ce côté, l'Etat a eu à supporter la garantie d'intérêt pendant les interruptions de l'exploitation de la

ligne qui ont été la conséquence de son ouverture prématurée et une augmentation importante des dépenses d'entretien qui étaient à sa charge (1).

Les dépenses de construction dont les prévisions avaient été fixées à 68.000 francs par kilomètre, comme nous l'avons déjà dit, se sont élevées, jusqu'au 25 juin 1895, à 19.401.516 fr. 84, soit un dépassement de 1.435.744 fr. 12 représentant environ 8 0/0 de la dépense totale.

Ces dépenses ont été couvertes :

1 ^o Par le capital social de la compagnie	5.000.000
2 ^o Par les versements de l'Etat	14.320.698,77
3 ^o Par un versement de	80.818,07
effectué par la Compagnie	
Total	<u>19.401.516,84</u>

Du 23 juillet 1883 au 31 décembre 1890, la compagnie a exploité la ligne en régie pour le compte de l'Etat; à partir de 1891, les dépenses d'exploitation ont été arrêtées à forfait d'après les formules fixées par une sentence arbitrale du 10 avril 1891.

L'Etat a payé jusqu'en 1897 :

1 ^o Pour la construction.	14.320.698,77
2 ^o Pour garantie d'intérêts et insuffisance de recettes.	<u>17.265.674,78</u>
Soit au total.	31.586.373,55

(1) Les réceptions des travaux ont été faites par des commissions qui comprenaient, avec le chef du service des travaux de la colonie, agent subalterne et sans responsabilité, des agents des bureaux, des receveurs des postes, de l'enregistrement, des conseillers généraux !

Au surplus, le tableau ci-contre montre bien la marche de l'affaire.

Il ressort des chiffres que l'exploitation de la ligne de Dakar à Saint-Louis se poursuit depuis dix ans avec régularité, que les recettes ont doublé depuis l'origine, que les dépenses à la charge de l'Etat ont été en s'atténuant, et que, si l'on tient compte des profits directs et indirects que l'Etat retire de la ligne, de la diminution des dépenses militaires et des transports et du développement commercial qui est résulté de la facilité des communications, ce chemin de fer n'a pas été une mauvaise opération (1).

(1) Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires, du 15 juin 1901.

« *Recettes de l'exploitation.* En 1899, les recettes avaient été de 2.052.432 fr. 76 correspondant à 7774 fr. 36 par kilomètre.

« Elles ont atteint, en 1900, 2.131.268 fr. 27, soit 8073 francs par kilomètre.

« Comme vous le voyez, Messieurs, les recettes de 1900 ont été supérieures de 78.835 fr. 51 aux recettes de l'exercice précédent.

« Si nous comparons les recettes de 1886, premier exercice pendant lequel la ligne a été exploitée sur toute sa longueur, et qui étaient de 707.009 fr. 24, soit 2678 francs par kilomètre, avec celles de 1900 qui ont atteint 2.131.268 fr. 27, soit 8073 francs par kilomètre, nous pouvons mesurer le développement qu'a pris depuis 15 ans le trafic de la ligne de Dakar à Saint-Louis.

« *Dépenses de l'exploitation.* Les dépenses se sont élevées, en 1900, au chiffre de 1.636.192 fr. 56 soit 6197 fr. 69 par kilomètre.

« Elles avaient atteint, en 1899, le chiffre de 1.930.492, fr. 08 représentant 7312 fr. 47 par kilomètre, soit pour 1900, une diminution de 294.299 fr. 52.

« L'excédent des recettes sur les dépenses a été, en 1900, de 495.075 fr. 71. »

Tableau des recettes et des dépenses du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis

Exercices	Recettes brutes d'exploitation	Recettes kilométriques	Frais d'exploitation	Insuffisance d'exploitation à la charge de l'Etat	Garantie d'intérêt	Subvention total payée par l'Etat
1886	714.317,43	2.705,74	2.940.464,76	2.225.847,33	304.889,75	2.539.737,08
1887	810.879,88	3.074,51	2.430.025,24	1.319.445,36	304.889,75	1.624.035,41
1888	1.450.080,69	4.356,38	1.951.425,28	811.314,59	304.889,75	1.446.254,34
1889	988.170,24	3.743,06	2.098.243,54	1.110.073,30	304.889,75	1.414.963,05
1890	924.156,08	3.500,59	1.737.181,38	813.045,30	304.889,75	1.117.915,05
1891	948.030,95	3.591,02	2.098.861,10	1.450.830,15	304.889,75	1.455.719,90
1892	1.322.639,06	5.009,99	2.286.165,45	963.526,09	304.889,75	1.268.445,84
1893	1.471.247,53	5.572,79	2.360.454,38	889.236,85	304.889,75	1.494.126,60
1894	1.511.219,95	5.724,35	2.380.455,00	869.235,65	304.889,75	1.474.445,40
1895	1.461.322,96	4.338,95	2.205.507,10	1.044.184,44	304.889,75	1.349.073,89
	41.002.034,77		22.198.483,53	11.196.448,76	3.048.897,50	11.245.346,26

E. — *Avenir des voies ferrées sénégalaises.* — Le réseau tel qu'il est constitué est insuffisant.

Dans la pensée des premiers créateurs de la voie ferrée, cette ligne devait naturellement se raccorder à la vallée du Sénégal et, plus tard, à celle du Niger. Un premier projet, qui sera sans doute un jour réalisé, consiste en une ligne qui, partie de la station de Napal sur la voie Dakar-Saint-Louis, irait rejoindre le chemin de fer du Soudan à Kayes, en traversant le désert de Ferlo, « de manière à raccourcir le trajet en suivant la corde au lieu de l'arc, et à remédier aux inconvénients de la navigation sur le fleuve Sénégal ». Ce chemin présente commercialement de tels avantages qu'il serait déjà commencé n'étaient les difficultés coûteuses d'un travail qui s'exécuterait à travers des régions inhabitées et privées d'eau sur une longueur d'environ 800 kilomètres.

Un autre projet, qui sera probablement réalisé avant le précédent, est le chemin de fer du Baol dont nous avons déjà déterminé le parcours : de Thiès (sur la ligne Dakar-Saint-Louis) à Diourbel et qui forme une voie de pénétration véritable.

Dans « La Dépêche Coloniale », du 28 février 1902, M. A. de Berques caractérise très nettement le chemin de fer Dakar-Saint-Louis et il met en garde contre le rendement que des évaluations optimistes assignent, pour l'avenir, aux voies ferrées coloniales et particulièrement aux lignes dites de pénétration. Nous ne pouvons pas ne point citer l'auteur lui-même : « ...Le Dakar-Saint-Louis a été le pre-

mier chemin de fer établi sur la côte d'Afrique. Conçu en 1879, sous le ministère Freycinet, il a été créé surtout en vue de mettre en communication sûre et rapide le port de débarquement du Sénégal avec son chef-lieu administratif, Saint-Louis. Son but évident, certain, était de supprimer l'immense obstacle, formé par la barre du fleuve Sénégal, à la libre entrée et sortie des marchandises qui devaient pénétrer par le fleuve : il était aussi le premier tronçon de la grande ligne de pénétration qui, partant du libre accès à la mer dans le port de Dakar, se prolongeait par Saint-Louis, le fleuve du Sénégal, Kayes et le chemin de fer du Soudan jusqu'aux rives du Niger. Accessoirement, il était une voie d'exploitation locale pour les régions traversées de Rufisque à Saint-Louis.

« *La ligne Dakar-Saint-Louis a-t-elle répondu au but principal de pénétration lointaine que se proposait le plan Freycinet ? Assurément non.* Elle ne le pouvait guère, pour des raisons faciles à déduire. Pour la réalisation du plan grandiose conçu en 1879, il eût fallu rationnellement que l'exécution de chaque partie du programme fût menée de front et que l'achèvement simultané de toutes ces parties permit d'en apprécier et d'en retirer les avantages qu'on en attendait. Mais est-il besoin d'y insister ? Les constructions des deux lignes, Dakar-Saint-Louis et Kayes-Niger ne se ressemblaient en rien. Pour la première, tout concourait à une exécution facile, rapide. Peu ou point d'œuvres d'art, des accidents de terrain à peu près insignifiants... L'exécution de l'autre voie dans le haut Sénégal se heur-

tait à toutes les raisons contraires, qui favorisaient, dans le bas Sénégal, la construction de la première. Tête de ligne inaccessible pendant huit mois sur douze, ouverture possible d'un seul chantier, œuvres d'art de grande importance dès la sortie de Kayes — ports sur le Bafing et le Bakoy — pays tourmenté...

« Le Dakar-Saint-Louis ne pouvant servir d'amorce à l'artère de pénétration rêvée prit tous les caractères sur place du chemin de fer d'intérêt local...

« Veut-on savoir, maintenant, ce que cette voie ferrée qui joint les deux capitales maritime et fluviale du Sénégal, sur laquelle roulent 12 et 15 trains quotidiens *supplémentaires* au moment où la traite des arachides bat son plein, c'est-à-dire de novembre à mars, dont les éléments de prospérité sont par suite tout à fait exceptionnels, a fait ou fait de recette kilométrique ? 3.500 francs en 1889, 5.000 francs en 1894, 6.500 en 1898, l'année la plus prospère. Que nous sommes loin des 14.000 francs qui sont annoncés comme un minimum de recette kilométrique par l'auteur (1) de l'article du « Figaro » du 25 janvier, pour la ligne de pénétration de 1.000 kilomètres ! Mais où exactement faudrait-il la placer, cette ligne dont le revenu serait supérieur à celui du P.-L.-M. sextuple de celui des lignes à même écartement, existant en France ?

« Il est à notre avis infiniment dangereux de laisser accroire au public qu'un chemin de fer, dans nos colonies

(1) M. d'Agoult, député du Sénégal.

africaines, peut rapporter des sommes aussi hors de proportion avec la réalité des faits...

« Je souhaite que toutes nos entreprises de chemin de fer, en Afrique, aient seulement l'heureuse destinée de notre modeste tronçon Dakar-Saint-Louis, qu'ils arrivent en dix ans à produire 6.000 francs de recette kilométrique contre 5.600 francs de dépenses, qu'ils contribuent, autant que l'ont fait ces 250 kilomètres, au développement agricole, industriel et commercial de leur colonie, que leurs actions se maintiennent à 150 et 200 au-dessus de leur prix d'émission, ce sera suffisant. »

IV. — La Réunion.

Le réseau de La Réunion est le dernier des réseaux des chemins de fer coloniaux français qui bénéficie d'une garantie d'intérêts de l'Etat pour le capital engagé.

L'île n'étant guère habitée et cultivée que le long du littoral, la voie ferrée suit la côte de Saint-Pierre à Saint-Benoît en passant par Saint-Louis, Saint-Leu, Saint-Gilles, Saint-Paul, Saint-Denis, chef-lieu de l'île, Sainte-Marie, Sainte-Suzanne. On avait mis à l'étude le prolongement de la voie ferrée vers le sud, de façon à desservir les trois communes de Sainte-Rose, Saint-Philippe et Saint-Pierre qui, seules, ne sont pas desservies par la voie ferrée. Mais la difficulté de passer par le Grand Brûlé, cône de déjec-

tion du volcan en activité et la stérilité relative des régions traversées par la future ligne n'ont pas permis de réaliser ce projet dans de bonnes conditions.

La voie actuelle qui est longue de 125 kilomètres, franchit de nombreux torrents et le massif montagneux qui sépare Saint-Denis de la Possession et qui n'est entamé que par deux étroites vallées. Aussi les ouvrages d'art sont-ils très nombreux surtout si l'on tient compte de la faible longueur de la ligne. Tels sont, par exemple, les ponts métalliques sur la rivière du Mât et l'Etang de Saint-Paul (100 mètres), le pont métallique sur la rivière des Galets à huit travées de 50 mètres ; le pont en maçonnerie de la Petite-Ravine a sept arches de 18 mètres. Enfin, le massif entre Saint-Denis et la Possession est franchi par un tunnel qui n'est interrompu que par les deux vallées de la Ravine à Jacques et de la Grande-Chaloupe.

L'étude du projet a été commencée en 1873 et une loi du 23 juin 1877 a concédé la ligne à MM. Lavalley et Pallu.

On commit la faute d'associer, dans une même concession, le sort du chemin de fer et le sort du port de La Réunion. Le chemin de fer pouvait, à la rigueur, faire ses frais tandis que le Port de la Pointe des Galets ne pouvait lutter victorieusement contre la concurrence des Marines établies sur toutes les côtes de l'île.

La durée de la concession était de 99 ans, à dater du paiement de la première annuité d'une subvention annuelle de 160.000 francs que la colonie s'engageait à ver-

ser à l'entreprise pendant trente ans, c'est-à-dire à partir de l'achèvement des travaux.

A l'expiration de ce délai de 99 ans, la colonie était subrogée à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et le port.

Après 25 ans le rachat était possible.

Enfin, la déchéance pouvait être prononcée.

Les concessionnaires avaient un an pour constituer une société au capital de 5 millions de francs et le Ministre de la Marine garantissait une recette nette de 1.925.000 francs.

Le concessionnaire s'engageait à exécuter les travaux du chemin de fer et du port pour une somme de 34 millions de francs.

En 1882, le chemin de fer fut terminé mais ses recettes étaient minimales ; car comme tout chemin de fer côtier, il avait à compter avec la concurrence du cabotage. Quant au port, il était loin d'être achevé et la compagnie était à bout de ressources après avoir dépensé 41 millions.

La compagnie demanda au Gouvernement une garantie supplémentaire de 627.000 francs ce qui portait la garantie totale à 2.552.000 francs.

Cette nouvelle garantie en facilitant un emprunt permettrait l'achèvement des travaux.

On aurait pu, devant l'inexécution des conventions, prononcer la déchéance mais personne ne fut de cet avis ; car, dans l'hypothèse, les comptes eussent été difficiles à faire et surtout, il répugnait à l'Etat d'entreprendre de si lointains et si difficiles travaux. On autorisa la compagnie qui

voulait emprunter 13 millions à contracter un emprunt de 11.400.000 francs.

En 1883, il y avait un excédent de dépenses de 10.700.000 francs et la compagnie demandait une nouvelle convention. En outre, elle estimait qu'il lui fallait dépenser encore 16 millions ; soit, au total, un peu plus de 64 millions.

La loi du 19 décembre 1884 approuva la convention du 26 mai et, à dater de cette époque, c'étaient 2.495.000 fr. qui devaient s'ajouter tous les ans au budget de La Réunion.

En 1887, la compagnie, se voyant dans l'impossibilité de remplir ses engagements pour les 37 0/0 de ses recettes brutes qu'elle devait verser à l'Etat, demandait à cesser l'exploitation de l'entreprise à partir du 1^{er} janvier 1888.

Un arrêté du sous-secrétaire d'Etat aux colonies, du 2 décembre 1887, prononçait la déchéance de la compagnie du chemin de fer et du port de La Réunion ; l'Etat devenait propriétaire de tous les travaux, ainsi que du matériel fixe et roulant de l'entreprise, dont il assura le fonctionnement à dater du 1^{er} janvier 1888, à *titre provisoire*.

La situation fut régularisée par l'art. 33 de la loi de finances du 17 juillet 1889, ainsi conçu : « Le Ministre du Commerce de l'Industrie et des Colonies est autorisé à assurer l'*exploitation provisoire* du chemin de fer et du port de La Réunion. Les recettes et les dépenses feront l'objet d'un budget annexe rattaché pour ordre au budget général de l'Etat. »

Il importe de remarquer que l'exploitation par l'Etat qui devait être provisoire dure toujours et le tableau suivant indique les charges financières qui, depuis 1888, ont incombé au budget métropolitain :

Années 1888	2.329.155 francs
— 1889	3.011.500 —
— 1890	2.700.000 —
— 1891	2.527.450 —
— 1892	2.693.810 —
— 1893	2.693.810 —
— 1894	2.508.500 —
— 1895	2.438.500 —
— 1896	2.610.214 —
— 1897	3.597.000 —
— 1898	2.508.500 —
— 1901	1.635.000 —
— 1902	2.292.000 —

L'excédent du crédit de 1901 sur celui de 1902 s'explique par ce fait, qu'en 1901, il avait été fait état aux recettes de ce dernier exercice, d'une somme de 823.500 fr. provenant du reliquat de la réserve. Pour 1902, il a fallu remplacer cette recette qui faisait défaut.

L'histoire financière du chemin de fer et du port de La Réunion est des plus lamentables et c'est avec raison que M. Siegfried, rapporteur du budget de 1897, a déclaré que « le chemin de fer et le port de La Réunion sont l'une des plus lourdes charges du budget des colonies ». Et, tous les ans, la discussion du « Budget annexe du

chemin de fer et port de La Réunion » soulève les mêmes questions : celle de la réduction des dépenses, celle de l'augmentation des recettes.

M. Le Hérissé trouve qu'il serait possible à une compagnie bien administrée de réduire les dépenses et de faire même des économies, les recettes couvrant à peu près les dépenses d'exploitation. Tout le mal vient, d'après l'honorable député, de ce que c'est l'Etat qui est à la tête de l'affaire.

M. Siegfried propose d'augmenter les recettes : en élevant le tarif voyageur de 2^e classe, qui est actuellement de 0,06 par kilomètre, alors que, sur les chemins de fer de la métropole, il est de 0,075.

Un second moyen généralement proposé serait la suppression des *Marines* qui (1), comme nous l'avons dit, font un tort considérable au mouvement du port de la Pointe des Galets et, partant, au chemin de fer.

Mais la suppression des quatorze *Marines* de La Réunion soulève de graves difficultés juridiques et économiques et provoque de vives récriminations. Pendant la belle saison, les *Marines* privent le port de toutes les recettes qu'elles font et, pendant la mauvaise saison, elles exposent les navires, par l'appât de leurs plus bas tarifs, à de très

(1) M. Turrel définit ainsi les *Marines* : sortes d'appontements légers établis de façon à permettre le dépôt des marchandises et à faciliter les opérations de débarquement et d'embarquement. Ces établissements sont des propriétés privées établies sur le domaine public de l'Etat (zone des cinquante pas du Roi).

graves dangers. « Lorsque, dans le but de doter La Réunion d'un chemin de fer et d'un port, écrivait le Ministre des Colonies au gouverneur de La Réunion, le 8 mai 1897, l'Etat a garanti le service des obligations à émettre par la compagnie concessionnaire, il était bien entendu que les établissements de batelage, connus sous le nom de *Marines*, qui avaient jusqu'alors assuré les communications de l'île avec l'extérieur, disparaîtraient après l'ouverture du port. M. de Mahy l'avait déclaré à la tribune de la Chambre, et il n'est pas douteux que cet engagement, qui répondait à l'une des principales préoccupations du Parlement, a, quelle que soit sa valeur légale, pesé d'un grand poids dans le vote de la loi du 23 juin 1877 portant ratification de la convention passée le 19 février précédent entre le ministre de la Marine et MM. Lavalley et Pallu de la Barrière pour la construction du port et du chemin de fer. »

Pour se défaire de la concurrence des *Marines*, certains ont été d'avis d'établir un droit par tonne sur les marchandises importées et exportées. C'était une façon de rétablir l'équilibre entre le port où d'ores et déjà des droits sont perçus et les *Marines* plus avantageuses économiquement pour les bateliers. Mais, les propriétaires des *Marines* et la Chambre de commerce de Saint-Denis elle-même, ont protesté contre ce projet.

D'autres hommes politiques ont répondu à l'Etat qui proposait de racheter les *Marines* que cette dépense était injustifiable puisque les *Marines* sont établies sur le do-

maine public maritime en vertu d'autorisations précaires et révocables.

La suppression pure et simple des *Marines*, que demande le second système, nous paraît une iniquité et une hérésie économique. Ne faut-il pas reconnaître, en effet, que les possesseurs des *Marines* ont pu être amenés à s'imposer des frais considérables pour la construction des appontements et des magasins, en vue de l'exploitation de bonne foi de la concession qui leur était accordée ? De plus, au point de vue économique, convient-il de sacrifier des établissements qui rendent de très grands services et dont l'un au moins (*Marine* de Sainte-Rose) est situé en dehors de la zone d'action du chemin de fer, à la prospérité du port et de la voie ferrée ? Pourquoi, en définitive, sacrifier ceci à cela et violer des droits qui paraissent incontestables pour sauvegarder des intérêts ? La *Quinzaine coloniale*, du 10 janvier 1900, écrit dans ce sens : « Si elles (les *Marines*) ont subsisté, n'est-ce pas la preuve que le port et le chemin de fer, tels qu'ils sont outillés et fonctionnent, ne suffisent pas à assurer le trafic normal de la colonie ? C'est un fait notoire et indéniable. Les docks de la Pointe des Galets se trouvent absolument insuffisants, les tarifs de transports, pour les sucres, comme pour les engrais nécessaires à l'agriculture, trop élevés. Enfin, l'accès du port ne serait, au dire de personnes compétentes, pas suffisamment protégé contre l'envahissement des galets dont il tire son nom. On peut craindre que son entrée puisse être obstruée, à la suite d'un raz de marée ou d'un cyclone.

« Avant de réaliser la suppression des *Marines*, l'administration aurait donc, comme devoir strict, de parer à cette éventualité et à ces inconvénients.

« Pourrait-on priver le commerce de ses seuls moyens de débarquement et d'embarquement, tant que la colonie n'est pas sauvegardée contre l'obstruction éventuelle du port de la Pointe ? D'autre part, ne mettrait-on pas le commerce dans une situation intolérable, si on supprimait les entrepôts auxiliaires des *Marines* avant que la colonie n'ait doté le port des aménagements nécessaires ? Le commerce ne réclame pas de faveurs ; mais il est indispensable, si on le prive d'un outillage dont il use depuis un temps immémorial, de lui procurer une situation équivalente, d'abord en augmentant les docks actuels, puis, en réduisant les tarifs de transports pour l'agriculture d'où la colonie tire tout son trafic. »

Quelle sera l'issue de ce duel entre les *Marines*, le Port et la voie ferrée ? Il est difficile de le prévoir ; car, si l'on paraît faire des vœux pour le Port et le chemin de fer, les *Marines*, elles, ont l'avantage du terrain gagné.

Ce qui est déplorable, c'est que le budget métropolitain — déjà si chargé — s'aggrave annuellement de 2 millions et demi pour faire marcher une entreprise dans une vieille colonie dont la civilisation égale presque celle de la mère-patrie, alors surtout que cette entreprise ne profite que très indirectement à la métropole.

CHAPITRE II

VOIES FERRÉES QUI REÇOIVENT UNE GARANTIE D'INTÉRÊTS DE LA COLONIE

La politique coloniale qui ne fait pas partie intégrante, dans notre pays, comme en Angleterre, du programme général de tous les hommes politiques est, tantôt en faveur, tantôt en défaveur et il n'y a pas très longtemps qu'un groupe colonial actif et éclairé s'est formé au sein du Parlement. Cette inconstance parlementaire, quand il s'agit des colonies, de leurs progrès, est fâcheuse puisqu'elle interdit les longs projets aux hommes qui, dans la métropole, président aux destinées de nos possessions lointaines. Enfin, beaucoup de ces colonies ne sont pas représentées au Parlement et les sacrifices budgétaires, qu'il faudrait consentir pour leur mise en valeur rationnelle, ne sont indiqués que dans des ouvrages spéciaux peu répandus.

« Les absents ont toujours tort », dit-on. Les colonies en savent quelque chose au moment du vote du budget.

Nous trouvons un exemple remarquable de la versatilité

des pouvoirs publics en matière coloniale — et au point de vue spécial qui nous occupe — dans l'abandon absolu du système de la garantie d'intérêts de l'Etat. L'expérience a désenchanté et les rapports perdent singulièrement de leur prestige, quand on lit celui qui fut fait à la Chambre, dans la séance du 6 février 1877, en l'honneur du chemin de fer et du port de La Réunion dont le triste sort nous est connu : « On a contesté, explique le rapporteur, que cette garantie (garantie d'intérêts demandée à l'Etat) ne serait pas simplement nominale et on vous a affirmé qu'elle serait réelle et effective. Sous ce rapport, je puis vous donner les assurances les plus complètes, et, pour vous le prouver, je vous demande la permission de mettre sous vos yeux quelques chiffres. Nous avons le bonheur, sur ce point-là, de ne pas raisonner, comme on le fait presque toujours dans ce cas, sur de simples hypothèses, mais sur des faits constants, sur des chiffres officiels.

« Il n'y a pas de doute possible sur les chiffres que j'énonce ; il s'élèvent, en totalité, à 3.777.000 francs. Les recettes devant s'élever à 3.777.000 francs et les frais d'exploitation à 1.885.000 francs, il reste, par conséquent, 1.885.000 francs de recettes nettes, qui, ajoutées aux 160.000 francs de la subvention coloniale, forment un total de 2.045.000 francs.

« Vous voyez que cette somme dépasse la garantie d'intérêt qui est demandée à l'Etat pour rendre possible la réalisation de l'emprunt. »

L'exemple des abus commis, en matière de garantie

d'intérêt, pour les chemins de fer algériens, sénégalais, etc., ont eu pour résultat de faire écarter désormais ce système, quand on a dû s'occuper des nouveaux projets de voies ferrées en Afrique et en Asie et, comme on n'a pas trouvé de *système-type financier*, chaque projet a été élaboré sur des bases différentes. Il est vrai de dire qu'il a fallu tenir compte des ressources respectives des colonies et, parfois même, s'inspirer de pressantes considérations de politique internationale.

Toutefois, *on ne trouve pas, en Afrique, de chemin de fer colonial français qui reçoive une garantie d'intérêts de la Colonie*. Ce sont nos possessions asiatiques qui ont inauguré et monopolisé jusqu'ici le système :

Lignes de l'Indo-Chine,

Lignes du Yunnan,

et nous n'avons pas à les étudier ici.

La seule exception au principe nouveau a été faite en faveur de l'entreprise des Chemins de fer Ethiopiens. Nous examinerons plus loin les puissantes raisons politiques qui ont déterminé le Parlement à enfreindre, dans cette occasion, la règle qu'il avait lui-même formulée. Et encore il convient de remarquer que, pour ne pas paraître se déjuger, l'Etat n'intervient, dans la circonstance, qu'en raison de l'impuissance économique *momentanée* de la colonie de la Côte française des Somalis et que son secours financier est accordé sous forme de *subvention* « MAXIMA », il est vrai, et non de *garantie d'intérêts*.

Ces deux procédés financiers sont, en effet, essentielle-

ment différents. Avec la *garantie d'intérêts*, l'Etat (ou la colonie) est exposée à parfaire, chaque année, ce qui manque, pour servir aux capitaux engagés un revenu minimum. Or, « ce qui manque » peut résulter de causes très diverses : des frais généraux trop élevés, des tarifs mal établis, des dépenses pour réfection ou pour améliorations inexplicables, etc., etc.

Le système de la *garantie d'intérêt*, en réalité, altère profondément le caractère industriel des compagnies ; à la différence de la *subvention*, la garantie d'intérêt n'est pas limitée aux sacrifices réellement nécessaires pour venir en aide à une compagnie. Comme on l'a dit très spirituellement « c'est une subvention à jet continu et la compagnie ouvre elle-même le robinet ! » En effet, dès qu'une société privée est affranchie de l'obligation de subvenir à ses dépenses et de réaliser un profit, l'aiguillon de la responsabilité et de l'intérêt personnel lui est enlevé. Pourquoi chercherait-elle à amoindrir ses dépenses de premier établissement et d'exploitation ? Il n'y a plus de stimulant suffisant, il n'y en a même plus aucun si les lignes concédées sont en fait improductives d'une manière indéfinie : les compagnies, certaines de ne réaliser aucun bénéfice et comptant sur la subvention de l'Etat (ou de la colonie) n'administrent qu'avec négligence.

Ces dangers disparaissent avec le système de la *subvention* auquel on se rallie généralement maintenant. Le coût de revient initial de la ligne n'entre pas en ligne de compte et on se borne à fixer les dépenses d'entretien et

d'exploitation sur la base kilométrique ; on suppute ensuite les recettes brutes, dans les premières années de la mise en service tout au moins, et c'est en cas d'insuffisance de celles-ci que, pour couvrir celles-là, la subvention est appelée à fonctionner. Le plus souvent, cette subvention est fixe : tant du kilomètre ; parfois, elle comporte un maximum ce qui implique un contrôle administratif des dépenses. Dans les deux cas, on prévoit toujours un certain partage des bénéfices entre l'Etat (ou la colonie) et l'entreprise du chemin de fer.

En résumé, avec la *garantie d'intérêt*, la responsabilité de l'Etat ou de la colonie peut être illimitée ; avec la *subvention*, au contraire, surtout si elle est limitée et temporaire, basée sur une étude préalable sérieuse, il n'y a pas de surprises possibles et l'administration de l'entreprise y gagne. Quant à la colonie, ses finances sont à l'abri d'un pillage permanent.

M. Le Myre de Vilers, qui se montre favorable au système de la garantie d'intérêts, écrivait en 1900 : « ... à cette heure où l'avenir de nos colonies s'élabore, il est opportun de demander au Gouvernement d'avoir une politique ou plutôt une méthode en matière de travaux publics et, par suite, d'emprunts.

« Nous estimons que l'Etat, tout en sauvegardant les grands intérêts dont il a la charge, a le devoir de faciliter aux colonies la réalisation de leurs emprunts, soit que ceux-ci soient régis par le décret de 1882, soit qu'ils soient subordonnés au vote d'une loi spéciale. Quant à

l'administration centrale, elle irait à l'encontre des intérêts dont nous venons de parler si elle érigeait en système la défiance à l'égard des colonies qui demandent à emprunter et si elle avait constamment le souci de multiplier les entraves. Elle ne doit pas hésiter à seconder les colonies à cet égard, à la condition que celles-ci disposent des éléments de recette suffisants pour n'être pas obligées de multiplier des impôts pouvant excéder la capacité contributive des indigènes, telle qu'une administration juste et humaine doit la savoir fixer, ou encore d'établir des tarifs de sortie qui risquent d'arrêter brusquement l'essor d'un pays. C'est là le vrai criterium. Pour délicate qu'elle puisse être, cette détermination exacte de l'importance des ressources d'une colonie est possible, aujourd'hui que la situation générale et la limite d'extensibilité des éléments de richesse des diverses parties de notre domaine colonial sont connues.

Mais, lorsque ces conditions essentielles, nous dirions volontiers élémentaires, sont remplies, l'Etat peut aller plus loin ; il peut, il doit accorder sa garantie jusqu'à concurrence d'un intérêt de 2 ou 2 1/2 0/0 au maximum.

« Cette garantie ne jouera d'ailleurs presque jamais, parce que nos colonies d'avenir ont une souplesse budgétaire qui leur permet de faire face aux annuités d'emprunts gagés sur des éléments de recettes réels.

« La garantie d'intérêt est entrée dans nos habitudes. Elle est devenue le procédé classique de notre administration financière. Dans la métropole, nos chemins de fer

n'auraient pu être construits sans le concours de l'Etat. L'Indo-Chine n'a obtenu la garantie de l'Etat que pour la ligne de Lao-Kaï à Yunnan-Sen ; mais la riche Cochinchine avait déjà constitué le crédit de notre empire d'Extrême-Orient. Un courant de confiance s'était établi dans le public français. Quant à la Guinée française, au Dahomey, à la Côte d'Ivoire, à la Nouvelle-Calédonie, qui peuvent gagner un emprunt, ces colonies ne sont pas connues. Les capitalistes iront-ils dans ces colonies, si l'Etat ne leur accorde pas sa garantie, même restreinte ? On peut malheureusement craindre qu'ils ne s'abstiennent. »

Nous reconnaissons que la *garantie d'intérêts*, qu'elle émane de la colonie ou de l'Etat, a pu s'imposer, à certains moments, pour attirer les capitaux qui manquaient de confiance ou qui étaient mal éclairés. Mais, à l'heure actuelle, où l'expérience dans les affaires industrielles et commerciales a incontestablement progressé, on est suffisamment renseigné pour que les capitaux — qui bien souvent cherchent une voie productive — se contentent de la *subvention forfaitaire*, quand la nécessité en est démontrée, c'est-à-dire, si on redoute, dans les débuts, un trafic insuffisant ou des frais d'entretien trop élevés.

CHAPITRE III

a) Voies ferrées construites *et* exploitées par la colonie ;

b) Voies ferrées construites *ou* exploitées par la colonie :

1° Ligne de Kayes au Niger (chemin de fer du Soudan) ;

2° Ligne de Konakry au Niger (chemin de fer de la Guinée française) ;

3° Ligne de Tamatave à Tananarive (chemin de fer de Madagascar).

1° *Ligne de Kayes au Niger (chemin de fer du Soudan).*

— Le Soudan, coupé de ses communications avec la mer par le Sénégal, la Guinée française et les colonies du golfe de Guinée, ouvert seulement du côté du désert du Sahara, sans pénétration possible vers nos colonies de l'Afrique du Nord, était condamné à ne se développer qu'autant qu'une voie ferrée continuerait vers l'est la ligne navigable du Sénégal. Cette idée, sans la réalisation de laquelle il n'y avait pas de mise en valeur possible, avait déjà préoccupé Faidherbe. Toutefois ce n'est qu'en 1885 que le gouvernement en entreprit l'exécution pratique.

L'histoire du chemin de fer du Soudan, intimement

liée, au point de vue des crédits mis à la disposition de ce service, à celle de la conquête de la colonie, se divise en trois périodes bien distinctes :

1° Celle de 1881 à 1888 où les études et la construction ont été assurées par des ingénieurs civils ;

2° Celle de 1888 à 1892 où le service fut militarisé et confié à l'artillerie de marine. Pendant cette période la voie n'a servi qu'aux transports de l'Etat ;

3° Celle de 1893 à nos jours où le service est assuré par l'arme du génie qui le continuera jusqu'à la fin des travaux de prolongement vers le Niger.

Une loi du 2 août 1880 ouvrit au département de la marine un crédit supplémentaire de 1.300.000 francs pour les études de chemins de fer dans le Haut-Sénégal, dont on comprenait la nécessité, et la loi du 26 février 1881 ouvrit un crédit de 8.552.751 francs pour la création d'une ligne allant de Médine à Bafoulabé, c'est-à-dire se dirigeant du Haut-Sénégal vers le Niger sur une longueur de 136 kilomètres. Cette voie ferrée était indispensable pour notre maintien dans le poste de Bafoulabé qui ne pouvait être ravitaillé par le Sénégal, navigable seulement jusqu'à Médine.

Par suite de la fièvre jaune et de la mauvaise organisation du travail, on ne put presque rien faire dans la campagne 1881-82. Par contre, les dépenses effectuées ayant été plus élevées que les dépenses prévues, le Parlement — à la demande du Gouvernement — accorda un crédit de 7.458.785 francs (loi du 4 avril 1882). L'année suivante

vit avancer les travaux ; mais, avant d'entreprendre la campagne 1883-84, le Gouvernement estima que, pour achever la construction du tronçon Kayes à Bafoulabé, il faudrait une somme totale de 24 millions. En conséquence, il sollicita du Parlement le vote de 8 millions. La discussion du projet de loi, présenté à la Chambre le 26 avril 1883, suscita de violentes critiques ; néanmoins la loi fut votée à une forte majorité.

Les travaux n'atteignirent Bafoulabé qu'en 1888.

A cette époque, sur la proposition du colonel Galliéni, commandant supérieur du Haut-Sénégal, on militarisa le service et le chemin de fer fut donné à l'artillerie de marine. En 1892 et 1893, les missions Joffre et Marmier firent sur place une étude du tracé jusqu'à Bammako. La longueur de la ligne étudiée était de 430 kilomètres groupés en 3 sections :

De Bafoulabé à Kita	198 kilomètres
De Kita à Toulimandio	228 »
Embranchement vers Bammako	5 »

De 1888 à 1893, ce fut comme de 1884 à 1888 : il n'y a plus de crédits votés pour la construction. Le Parlement se montre toujours réfractaire à pousser une entreprise qui lui paraît fort onéreuse pour les finances métropolitaines. Des sommes sont pourtant allouées pour le Haut-Sénégal et le chemin de fer continue à en prendre sa part, mais elles sont consacrées à l'entretien ou à la réfection de la voie ; il n'y a, dans cette période, aucun travail d'avancement.

Enfin, en 1893, la voie put être ouverte à l'exploitation ;

mais ce n'est qu'en 1894 que le service a été réglementé.

Un décret du sous-secrétaire d'Etat aux colonies, en date du 19 novembre 1893, a fixé les conditions d'exploitation du chemin de fer. Aux termes du décret, la ligne est officiellement ouverte à l'exploitation à partir du 1^{er} janvier 1894.

En 1894, 1895 et 1896, le chemin de fer du Soudan eut des subsides tirés des sommes allouées pour frais d'occupation ; puis, en 1897, on créa un *budget annexe*.

L'art. 23 de la loi de finances de 1897 dispose : « Le ministre des colonies est autorisé à assurer, dans les conditions de l'arrêté du 19 novembre 1893, l'exploitation des parties construites du chemin de fer du Soudan, et à poursuivre progressivement l'exécution du projet approuvé par le Comité des travaux publics des colonies.

« Les recettes et les dépenses du chemin de fer feront l'objet d'un *budget annexe* au budget général de l'Etat, et alimenté par les recettes du trafic et hors trafic, ainsi que par les subventions de la colonie du Soudan. »

Les crédits sont employés beaucoup à l'avancement de la voie, un peu à couvrir les déficits d'exploitation et d'entretien de la ligne.

De plus, pour assurer un plus rapide avancement aux travaux neufs, la colonie du Soudan a été autorisée à contracter divers emprunts (1).

(1) En dehors de l'annuité de 2.567.000 francs inscrite au budget métropolitain, la colonie a été autorisée à contracter un emprunt de 969.645 francs à la Caisse des dépôts et consignations

En vertu du plan adopté et dont M. Le Hérissé a donné le détail exact dans son rapport de 1899, la voie ferrée de Kayes au Niger devra être terminée en 1905. Il y a tout lieu d'espérer que cette date ne sera pas dépassée. Pourtant, les travaux du chemin de fer du Soudan devaient être arrêtés le 1^{er} janvier 1902 par suite de l'épuisement des capitaux approvisionnés pour la continuation des travaux et de la difficulté qu'éprouve la colonie à emprunter à un taux modéré.

Au 31 décembre 1901, la ligne atteignait Kita, au 309^e kilomètre et il restait à construire 254 kilomètres. Pour créer les ressources nécessaires, il fallait contracter trois emprunts successifs :

	Francs
1 ^o Pour le solde des travaux de l'exercice 1900. .	1.100.000
2 ^o Pour les travaux de l'exercice 1901.	6.346.111
3 ^o Pour continuer la ligne à partir de 1902 et pour l'achever	13.687.000
Total	21.133.111

La Caisse des dépôts et consignations ne montra pas

au taux de 3 0/0, emprunt garanti par les annuités que doit payer au Soudan, pendant cinq années, la colonie du Sénégal, en remboursement des droits de douane perçus pour compte commun (décret du 17 avril 1898). Enfin, en vertu de l'art. 27 de la loi de finances du 29 mars 1897, le Soudan s'engage à consacrer au budget annexe du chemin de fer une somme annuelle de 500.000 francs pour une période qui ne pourra excéder 24 ans ; de son côté, l'Etat doit participer aux dépenses de construction jusqu'à concurrence de 12.000.000 francs sans que sa contribution annuelle puisse être inférieure à 500.000 francs.

d'empressement à consentir les deux premiers emprunts et elle exigea des justifications que la colonie n'a pu produire. La Caisse était, d'ailleurs, peu portée à prêter sur la seule garantie de la colonie. Une banque privée se montra plus exigeante encore, proposant un taux pour lequel l'amortissement possible était insuffisant.

L'Etat intervint alors et le ministre des colonies, conjointement avec son collègue des finances, déposa sur le bureau de la Chambre un « projet de loi ayant pour objet l'avance par le Trésor des sommes nécessaires à l'achèvement du chemin de fer du Soudan ».

En voici le texte :

Art. 1^{er}. — Le ministre des finances est autorisé à faire, sur les fonds du Trésor, l'avance des sommes nécessaires : 1° Au remboursement des emprunts contractés par la colonie du Soudan en 1899 et en 1900 à la Caisse des dépôts et consignations en vue de la construction du chemin de fer du Soudan ; 2° Au paiement des travaux exécutés au 31 décembre 1901 et à exécuter dans les années suivantes, jusqu'à concurrence d'une somme totale de 20.633.111 francs.

Les sommes, ainsi avancées chaque année par le Trésor, seront inscrites en recettes au budget annexe du chemin de fer du Soudan.

Art. 2. — Seront versées au Trésor et affectées, avant tout emploi, au remboursement des avances mentionnées à l'article premier :

1° L'annuité de 500.000 francs que la colonie du Sou-

dan, actuellement remplacée par celle du Haut-Sénégal et Moyen-Niger, s'est engagée, avec la garantie de la colonie du Sénégal, à verser jusqu'en 1922 inclusivement en vue de l'achèvement du chemin de fer du Soudan ;

2° L'annuité de 417.000 francs que la colonie du Haut-Sénégal et Moyen-Niger s'est engagée, avec la garantie de la colonie du Sénégal, à verser pendant vingt-quatre ans, à compter de 1902, en vue de la continuation des travaux du chemin de fer ;

3° L'annuité de 500.000 francs que l'Etat s'est engagé à verser, jusqu'en 1922, en vue de l'établissement dudit chemin de fer.

Le projet de loi ayant été adopté, le Trésor substitue son crédit à celui de la colonie. A cet effet, le Trésor prête à la colonie, sans intérêt, le capital nécessaire pour assurer le remboursement de la dette actuelle (14.124.938 fr. 07) et l'achèvement du programme de 1899 (13.687.000 francs (1).

(1) La dette de la colonie, du fait de l'entreprise du chemin de fer, se décompose comme suit, au 1^{er} janvier 1902 :

Caisse des dépôts et consignations	7.178.827,07
Dépenses engagées en exécution de programme de travaux et arrêtées au 31 décembre 1901 :	
Année 1900.	1.100.000
Année 1901.	6.346.111
	<u>7.446 111 »</u>
Total.	14 624.938,07
De ce total, il y a toutefois lieu de déduire la somme de	500.000 »
représentant la subvention de la colonie pour 1901, qui n'a pas encore reçu d'emploi.	
La dette se trouve ainsi ramenée à	<u>14 124.938,07</u>

Dans une session extraordinaire qu'il a tenue, le 6 janvier 1902, le Conseil général du Sénégal a maintenu son vote de la session extraordinaire de mars 1901 accordant sa garantie au budget autonome du Haut-Sénégal et Moyen-Niger pour les emprunts qu'il se propose de contracter et il a affecté, par privilège et jusqu'à due concurrence, ses droits de douane au paiement des annuités de 417.000 francs et 500.000 francs desdits emprunts.

Maintenant que les travaux vont reprendre leur cours, il faut souhaiter qu'aucune difficulté administrative ou financière ne vienne plus l'enrayer. Le chemin de fer du Soudan donnera aux pays situés au sud du Niger une plus-value considérable. Déjà, les recettes augmentent d'une façon, lente sans doute, mais régulière. Elles étaient, en 1891, de 129.660 francs; deux ans plus tard, de 294.253 francs; en 1897, de 340.000; en 1898, de 420.000; en 1900, de 475.000 francs. Les conséquences économiques de cette voie ferrée sont telles qu'il n'y a pas lieu de regretter les sommes, pourtant considérables, qui ont été consacrées et tout d'abord gaspillées pour sa construction.

2° *Ligne de Konakry au Niger (Chemin de fer de la Guinée française).* — La Guinée manquant absolument de voies de pénétration naturelles, on voulut procurer à la colonie une voie de pénétration sérieuse vers les pays de la bouche du Niger, tant pour assurer la sécurité du pays qui nous fut sans cesse disputé par les Almamys jusqu'au combat de Porédoka, et faciliter ainsi l'accès de la côte

aux caravanes de l'intérieur, que pour empêcher le transit des produits de notre colonie par Sierra-Leone.

Dès 1888, le capitaine Brosselard-Faidherbe avait été chargé de procéder à des reconnaissances préliminaires pour se rendre compte de l'opportunité d'une voie de communication reliant la côte au Niger. Le point de départ, alors choisi, fut Benty, à l'embouchure de la Mella-corée. Mais la mission fut arrêtée dans sa marche par les lieutenants de Samory, alors maîtres du pays.

Quelques années plus tard, on reprit, à nouveau, le projet d'établissement d'une route partant, non plus de Benty, mais de Konakry. On indiqua provisoirement Faranah comme point terminus. Le capitaine du génie Salesses, envoyé en Guinée, en 1895-1896, leva à grande échelle la chaîne qui sépare les bassins côtiers de l'Atlantique du bassin du haut Niger. La route fut commencée et poussée jusqu'à Friguiagbé, à 135 kilomètres de Konakry, laissant près de 400 kilomètres de champ. Il est probable que cette voie si utile — à défaut de chemin de fer — ne sera jamais terminée ; car les pluies d'hivernage la ravinent à ce point que des travaux annuels — même onéreux — n'arriveraient pas à la rendre carrossable.

De plus, les bêtes de trait n'existant pas en Guinée, la route projetée perd beaucoup de son importance.

En 1897, le capitaine Salesses fut chargé d'une seconde mission ayant pour objet d'étudier non plus une route, mais un chemin de fer ; le point d'arrivée devait être pris sur le Niger, à l'origine de la navigation sur ce fleuve.

Partie de Konakry le 9 novembre 1897, la mission se dirigea vers les monts Ouloum et passa par Friguiagbé, Gouléa et Bambaïa ; puis le capitaine Millot — second du capitaine Salesses — se rendit à Farana et le chef de la mission à Timbo. De cette ville, le capitaine Salesses se dirigea vers le Niger par Kounta et Toumania, leva le cours du Niantan, puis, franchissant le Niger à Soia-Moreïa, il atteignit Kouroussa, où toute la mission se trouva réunie le 1^{er} janvier 1898, ayant choisi comme point terminus de la voie Kardamania, un peu en amont de Kouroussa.

Les travaux furent commencés, en 1900, sous la direction du capitaine Salesses qui a été nommé ingénieur principal des travaux publics et directeur des travaux du chemin de fer de Konakry au Niger et dépendances. La longueur de la ligne sera de 681 kilomètres et les principales stations seront Konakry, Friguiagbé, Timbo, Tinkisso et Kouroussa. En somme, le tracé peut être résumé approximativement par trois noms Konakry-Timbo-Kouroussa, bien qu'il passe à une étape au sud de Timbo. Ce tracé sera-t-il difficile à réaliser ? « Les pentes ne dépassent pas 25 millimètres par mètre ; les courbes ont toutes plus de 100 mètres de rayon à l'exception d'une seule, qui n'a que 75 mètres, mais qu'on pourra probablement ouvrir encore ; le tracé ne comporte ni viaduc, ni tunnel, ni grands terrassements ; les ponts seront tous d'un modèle courant, de 25 mètres de portée, le plus souvent et au plus de 35 mètres, à l'exception du pont de la Kolenté de 60 mètres de large, en deux ou trois arches. »

La première section (Konakry-Friguiagbé, 135 kilomètres) sera vraisemblablement mise en exploitation au cours de l'année 1903. Cette première section est construite par la colonie : 120 kilomètres à l'entreprise et 15 kilomètres en régie. A la suite de difficultés récentes, la colonie a résilié avec l'entreprise Mairesse et elle continuera seule les travaux, sous la direction du capitaine Salesses.

La voie est large d'un mètre et le capitaine Salesses estime le prix de revient kilométrique au chiffre de 80.000 francs ce qui ferait une dépense totale d'environ 45 millions. Cette évaluation du prix de revient kilométrique nous paraît trop faible, eu égard aux retards actuels qui augmentent d'autant les frais généraux — sans parler d'erreurs de cubage — et nous pensons, avec M. Charles Dupuy, que la dépense totale pour les 681 kilomètres peut être chiffrée à 68 millions, soit, par conséquent, 100.000 francs le kilomètre, tout compris. Pour les 135 premiers kilomètres qui doivent être construits, comme il a été dit, par la colonie, on doit prévoir, à la charge de celle-ci, une dépense qui dépassera 88.000 francs par kilomètre, soit environ plus de 12 millions de francs.

Ne pouvant compter sur l'initiative privée, le Gouvernement local, par un décret présidentiel, en date du 14 août 1899, a été autorisé à emprunter à la Caisse des retraites de la vieillesse une somme de 8 millions gagée théoriquement sur les produits des douanes de la colonie, à 4 fr. 10 d'intérêt annuel (1). Le Conseil privé de la Gui-

(1) Décret autorisant la Guinée française à emprunter 8 millions

née française, dans sa séance du 16 juillet 1899, avait décidé d'emprunter 14 millions pour construire la première partie de la ligne. Un décret du 22 mars 1901, a dû autoriser un nouvel emprunt de 4 millions pour poursuivre les travaux.

pour la construction du chemin de fer de Konakry au Niger. M. Decrais a adressé le rapport suivant au Président de la République française.

« Paris, le 14 août 1899.

« Monsieur le Président,

« La colonie de la Guinée française s'est préoccupée depuis plusieurs années de l'étude et de la construction d'un chemin de fer partant de Konakry et se dirigeant vers le Fouha-Djallon et le Niger. Cette voie ferrée est en effet la condition nécessaire du maintien de sa prospérité actuelle et de son développement futur.

« L'exécution de cette ligne, à laquelle la colonie ne pourrait sans danger consacrer toutes ses ressources, a paru seulement réalisable en ayant recours à l'emprunt.

« C'est dans ce but que mon département a préparé le projet de décret ci-joint, qui a été adopté par le Conseil d'Etat et qui tend à autoriser la Guinée française à emprunter, pour commencer les travaux, une somme de 8 millions, dont l'amortissement et les intérêts seraient payés à l'aide des revenus ordinaires de la colonie.

« J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien revêtir ce projet de votre signature.

« Je vous prie, etc.

« Le Président de la République française,

« Sur le rapport du Ministre des Colonies ;

« Vu l'article 53 du décret du 20 novembre 1882, sur le régime financier des colonies ;

« Vu le décret du 10 mars 1893, portant organisation de la colonie de la Guinée française ;

Ce qu'il importe de remarquer, c'est que le prêt de 8 millions a été consenti par la Caisse des retraites *sans* la garantie de l'Etat. La Caisse-créancière ne court d'ailleurs aucun risque ; car les finances de la Guinée française, par la sagesse et la prudence qui ont présidé à leur gestion, ont toujours présenté de notables excédents, sans le con-

« Vu la délibération, en date du 16 juillet 1899, du Conseil d'administration de la colonie de la Guinée française ;

« Vu l'article 78 de la loi de finances du 13 avril 1898 ;

« Le Conseil d'Etat entendu,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — La colonie de la Guinée française est autorisée à emprunter à la Caisse nationale des retraites à un taux qui ne pourra pas dépasser 4 fr. 10 0/0, une somme de 8 millions qui sera employée à la construction d'une ligne de chemin de fer partant de Konakry et se dirigeant vers le Fouta-Djallon et le Niger.

« Art. 2. — Il sera pourvu à l'amortissement de cet emprunt et au paiement des intérêts au moyen de quarante annuités, qui seront inscrites chaque année au budget local au titre des dettes exigibles.

« Art. 3. — Le produit des droits perçus à l'exportation est affecté chaque année, par privilège et jusqu'à due concurrence, au paiement des annuités correspondant à l'emprunt autorisé par le présent décret.

« En conséquence, le trésorier-payeur de la colonie est tenu d'office, sous sa responsabilité devant la Cour des comptes, à ne laisser sortir de sa caisse les fonds grevés du privilège de la Caisse nationale des retraites que pour être adressés par lui à cet établissement.

« Art. 4. — Le Ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au « Journal officiel » de la République française et inséré au « Bulletin des lois » et au « Bulletin officiel » du Ministère des Colonies.

cours des subventions de la métropole, ce qui constitue presque un phénomène. Il est seulement à regretter qu'on ait imposé à la Guinée le taux de 4 fr. 10 0/0, alors que le Soudan a emprunté à raison de 3 fr. 90 0/0, amortissement compris, pour le chemin de fer de Kayes-Bammako.

L'adjudication des travaux, qui a eu lieu simultanément, le 16 février 1900, à Paris et à Konakry, a donné un résultat unique ; M. Mairesse s'est porté et a été déclaré adjudicataire des deux lots de travaux.

La Guinée française bénéficiant d'une entière franchise douanière à l'importation, on a voulu — à l'occasion des travaux énormes entrepris dans notre colonie — défendre le commerce et l'industrie de la métropole contre les empiètements étrangers (1) et, dans cet esprit, l'article 50 du cahier des charges imposé à l'entrepreneur dispose que « tous les matériaux de provenance étrangère, importés par l'entrepreneur, seront passibles, au profit de la colonie, d'un droit égal à celui du tarif général des Douanes imposé, en France, aux marchandises étrangères de même nature ».

Des pourparlers sont actuellement engagés entre la Guinée française et une société qui prendrait à son compte la construction et l'exploitation de la voie ferrée en cours d'exécution. Si ces pourparlers pour la concession aboutissent, une partie des 12 millions déjà empruntés sera rem-

(1) Les neuf dixièmes des importations, en Guinée française, sous le régime de liberté douanière, sont de provenance étrangère : anglaise, allemande, portugaise.

boursée à la colonie. Mais de toute façon, l'Etat n'intervient pas au point de vue financier.

D'après les calculs du capitaine Salesses (« Bulletin de l'Afrique française », 1898), les recettes du chemin de fer, en ne tablant que sur le commerce existant, devraient atteindre au moins 5 millions, et, dans ce calcul, on ne fait entrer en ligne de compte ni le bénéfice du transport des voyageurs, ni celui des convois de l'Etat. L'affaire serait donc excellente à tous égards : souhaitons seulement qu'elle soit bonne !

Le général de Trentinian rompt avec l'optimisme du capitaine Salesses. Il estime que le chemin de fer de la Guinée ne pourra attirer à lui un courant commercial sérieux, que conservera pour lui le chemin de fer de Soudan. D'ailleurs, ajoute le général, pendant trois ou quatre mois, le chemin de fer de la Guinée ne recevra aucune marchandise du Niger dont les eaux sont basses de janvier à juin. Cette assertion ne nous paraît pas exacte. En réalité, la coupure très nette du fleuve à Bammako attribue à chacune de ces voies ferrées une sphère d'action absolument distincte et jamais les marchandises, qui emprunteront la voie du Soudan, n'auraient emprunté la voie de la Guinée, ou réciproquement. Les deux entreprises, loin de se nuire, sont appelées à se compléter et à s'harmoniser.

M. de Trentinian a trouvé un allié dans M. Aspe-Fleurimont, Conseiller du commerce extérieur de la France, qui estime ; 1° que les besoins des noirs sont très limités ; 2° que les produits de la colonie, autres que le caoutchouc,

ne pourront pas supporter les frais de transport par voie ferrée. Le premier argument de M. Aspe-Fleurimont est inquiétant pour le *rendement prochain* de la voie ferrée ; mais il ne peut, semble-t-il, engager l'avenir pour lequel nous travaillons incontestablement. Sans doute, la vie végétative des noirs ne contribuera pas — présentement —, par ses appels à l'extérieur, à augmenter l'importation ou, par son travail, à multiplier les produits dignes d'être exportés et partant, à favoriser de toutes les manières le trafic de la voie ferrée ; mais nous espérons bien que les besoins naîtront précisément des produits apportés par le chemin de fer et dont les indigènes prendront le goût par l'expérience. La civilisation, dont la machine annonce l'avènement partout où elle passe, jouit du privilège — discutable, peut-être — de multiplier les besoins en compliquant la vie.

Le second argument de M. Aspe-Fleurimont est troublant à la fois pour le présent et pour l'avenir. On peut répondre cependant que les produits qui, d'après notre auteur, ne pourraient pas supporter les frais de transport par voie ferrée, supportent actuellement des frais de transport par porteurs beaucoup plus élevés.

En réalité, même en admettant que les appréciations du capitaine Salesses soient quelque peu optimistes, le chemin de fer de la Guinée française aura fatalement une influence considérable sur le développement économique de la colonie. De plus, il convient d'ajouter qu'en dehors de tout intérêt économique, l'intérêt politique suffirait pour

justifier les constructions de cette voie ferrée et les dépenses qu'exige cette construction.

N'oublions pas que, d'après le programme tracé, le bief Kouroussa-Bammako, par Siguiri et Kangaba, doit être doté d'une flotille à vapeur pour rejoindre la voie ferrée de Kayes au Niger.

Quand ces immenses travaux seront accomplis, rien ne pourra venir contrebalancer notre influence économique et politique sur les riches contrées qui s'étendent du Sénégal au Haut-Niger. Ces pays se trouveront enserrés entre deux réseaux de fer qui transporteront sans relâche à Saint-Louis, à Dakar, à Konakry, la ville créée par le regretté docteur Ballay, les produits des tropiques pour les y échanger contre les marchandises du Vieux Monde.

3^o *Ligne de Tamatave à Tananarive (Chemin de fer de Madagascar)*. — « La première œuvre d'un peuple, qui colonise ou qui conquiert, dit M. Leroy-Béaulieu, doit être d'exécuter quelques lignes ferrées... Dans un pays neuf, les routes précèdent le trafic et en quelque sorte le peuplement. »

Ce principe est si généralement admis que, dès 1896 (1), un Mauricien, M. de Coriolis, avait offert au Gouvernement Français de construire un chemin de fer de Tamatave à Tananarive en ne demandant, comme subvention du Gouvernement, que des concessions de terre ou de mines le

(1) C'est une loi du 6 août 1896 qui a déclaré « colonie française l'île de Madagascar avec les îles qui en dépendent ».

long de la voie projetée. Ce projet fut écarté, parce que le demandeur était de nationalité anglaise et, pour tranquilliser le pays qui voyait déjà Madagascar livré aux Anglais, M. Lebon, ministre des colonies, dut répondre à M. Michelin, député, qui l'interpellait sur l'incident qu'« à aucun moment il n'est entré dans la pensée du Gouvernement de donner la concession de cette voie éminemment stratégique, soit à un étranger, soit à une société étrangère dans la forme, soit à une société qui, française dans la forme, serait étrangère dans son personnel. » (*Journal officiel*, 8 décembre 1896.)

Mais l'idée lancée fut reprise et, dans le courant de 1897, la commission permanente du Conseil Supérieur étudia et vota, sur le rapport de M. Bricka, le principe d'une voie ferrée qui, partie d'Andevorante, irait à Fianarantsoa et, de ce centre, monterait jusqu'à Tananarive. La compagnie concessionnaire devait obtenir des concessions, le long de la voie, en plusieurs lots séparés. En échange de ces avantages, l'Etat se réservait le droit de reprendre, au bout de 25 ans, l'exploitation de la ligne pour son compte. Cette convention provisoire devait être naturellement soumise au vote du Parlement.

En vertu de cette décision, une mission d'études fut constituée sous la direction du colonel Marmier et du commandant Goudard ; elle aboutit à cette conclusion que le tracé futur devrait emprunter la vallée de la Sahantandra, celle du Mangoro et enfin celle de la Sahanjany. Cette mission fut suivie d'une seconde organisée par le comman-

dant Roques, du génie. Elle commença ses travaux le 7 mars 1897 et rapporta, à la fin de la même année, un tracé complet, levé au 1/5000.

Cette voie aura 396 kilomètres de Tamatave à Tananarive ; la distance entre Aniverano (terminus navigable de la Vohitra) et Tananarive est de 290 kilomètres. « Après avoir franchi l'Ivondro, le tracé gagne la voie orientale du lac Nossi-Vé, remonte le Manambolo, passe dans la vallée de Ranofotsy, franchit le Rongorango, puis la Vohitra à Aniverano et, à partir de ce point, suit la rive droite de la Vohitra-Sahantandra... Le tracé passe de la vallée de la Sahantandra dans celle du Mangoro remonte la Sahanjany et son affluent l'Isafotra (Andronabé), puis passe par le col de Tanifotsy dans les vallées tributaires de l'Ikopa et atteint Tananarive. » (Rapport du général Galliéni.)

Avant que la colonie prit à sa charge la construction de la voie ferrée Tananarive-Tamatave, plusieurs conventions étaient intervenues avec des sociétés diverses. En 1897, alors que le commandant Roques s'occupait toujours de lever le plan de la ligne projetée, deux offres se produisirent.

L'une émanait de M. Gouin, président du Conseil d'administration de la société des Batignolles, et l'autre d'une société de Bordeaux.

M. Gouin évaluait la dépense de construction du chemin de fer à 50 millions de francs et il exigeait une garantie d'intérêt de 2 1/2 0/0 pour les capitaux engagés. Ces propositions très onéreuses ne furent pas acceptées.

Les propositions de la société bordelaise qui s'intitulait : « Société d'études et d'explorations à Madagascar, » étaient assez séduisantes ; mais son projet ne vint pas en discussion ; car la société ne put constituer son capital social.

En 1898, une nouvelle société se présenta. C'était la compagnie coloniale de Madagascar. Une convention provisoire entre M. Guillain, ministre des colonies, et la compagnie fut signée le 14 mars ; mais, après études sérieuses sur place, la compagnie fit savoir au ministre qu'elle ne pouvait donner suite à ses premières propositions les évaluations sur lesquelles elles étaient basées étant manifestement erronées.

On décida alors — pour ne pas temporiser davantage — de faire construire la ligne projetée par la colonie elle-même et, dans ce but, la loi du 14 avril 1900 autorise la colonie de Madagascar à contracter un emprunt de 60 millions. Les charges de l'emprunt seront assurément moins lourdes que les garanties d'intérêt ou de minimum de transport demandées par les projets antérieurs ; d'autant, qu'après études sur place, les demandeurs en concession élevaient singulièrement leurs prévisions primitives.

Dans un esprit d'économie que les jeunes finances de la grande île africaine expliquent pleinement, on a voulu : utiliser la voie d'eau des Pangalanes et la section navigable en tout temps de la Vohitra ; réduire ainsi à sa longueur *minima* la voie ferrée qui doit gagner Tananarive ; exécuter la section de cette voie *Aniverano-Mangoro* en gageant la dépense sur les ressources, sur les disponibilités actuelles

de la colonie ; cette première section terminée, continuer, sur les ressources nouvelles que la colonie tirera de son développement, le deuxième tronçon *Mangoro-Tananarive*.

Avant de s'arrêter au tracé Tananarive-Tamatave par le Canal des Pangalanes on avait songé à relier Tananarive à la mer par : 1° Diégo-Suarez ; 2° Mananjary ; 3° Majunga.

1° Il était séduisant sans doute de relier Tananarive à Diégo-Suarez qui constitue une magnifique station navale ; mais, de Tananarive à Diégo-Suarez, la distance est, à vol d'oiseau, de 800 kilomètres. De plus, le pays traversé est peu productif et peu peuplé. Les sacrifices consentis n'eussent donc pas trouvé de compensation commerciale. 2° Pour les mêmes raisons, le tracé Tananarive-Mananjary était impraticable. Mais le 3° projet, qui voulait la ligne Tananarive Majunga, méritait d'être pris en considération. L'approche est certainement plus facile de ce côté que par Tamatave. Majunga ayant été pris comme point de débarquement du corps expéditionnaire qui a conquis Madagascar, cette voie paraît, *a priori*, la plus normale pour monter au pays Hova. Enfin, la ville donne sur une baie, la baie de Bombetok, qui, avec des travaux, pourrait former une rade à profondeur suffisante pour les navires du plus fort tonnage. L'intérêt politique et commercial du chemin de fer de Majunga à Tananarive ne peut être méconnu ; mais il faut observer que cette voie est moitié plus longue que la ligne Tananarive-Tamatave et, en outre, par suite des travaux d'art que la nature du terrain et la configuration du sol

nécessiteraient, le coût kilométrique approcherait sensiblement du prix de revient de la voie Tananarive-Tamatave.

Pour toutes ces raisons, on a opté pour le tracé Tananarive-Tamatave. Aussi bien, avant l'annexion française, c'était à peu près la seule piste, le chemin normal sur lequel circulaient les bourjanès.

Le tracé choisi comprend 3 parties :

1^o Section de Tamatave à Aniverano (sur la Vohitra), 106 kilomètres, dont la construction est ajournée puisque, dans un but d'économie, on utilise provisoirement le canal des Pangalanes.

2^o et 3^o. Sections donnant ensemble 290 kilomètres, et rejoignant Aniverano à Tananarive, par les vallées de la Vohitra, de la Sahantondra, de la Sahanjonjona-Isafotra, et de l'Ikopa, en passant par Lohercendava, Amparimpotsy, Moramamanga.

1^o *Chemin de fer de Tamatave à Ivondro*. A voie d'un mètre, cette ligne appartient à la « Société française de Madagascar ». Elle a coûté 50.000 francs par kilomètre et fonctionne depuis 1898. C'est le premier anneau de la ligne mixte de chemin de fer et de navigation en reliant Tamatave à Ivondro et au canal des Pangalanes. Cette voie a été construite sans aucune participation, garantie ni engagement de l'Etat ou de la colonie, par le concessionnaire du canal des Pangalanes (1).

(1) On a inauguré à Tamatave, le 11 janvier dernier, un grand *wharf* métallique pour l'embarquement et le débarquement des

2° *Canal des Pangalanes et la Volitra.* De l'Ivondrona jusqu'à Andevorante, la dune est coupée par une série de lagunes intérieures, navigables en presque totalité et séparées entre elles par des isthmes très étroits, les *Panga-*

voyageurs et des marchandises. Cette installation était devenue indispensable au port de Tamatave qui prend de plus en plus d'importance et qui est le point de transit principal des marchandises en provenance ou à destination de l'intérieur de Madagascar.

Les voies du wharf se raccordent au chemin de fer qui dessert la pointe Tanio, à l'extrémité nord de Tamatave et forme le prolongement de la voie ferrée de Tamatave à Ivondro, où commence le canal des Pangalanes. En sorte qu'un colis débarqué sur le wharf peut être expédié maintenant sans rompre charge jusqu'à Mahatsara, à 120 kilomètres de son point de départ. Après l'achèvement de la ligne de Tananarive, le wharf deviendra le terminus de la grande route commerciale reliant Tamatave à la capitale de notre colonie.

Il est construit à peu près au milieu de la rade de Tamatave et se compose de trois parties : une culée en maçonnerie suivie d'une passerelle métallique donnant accès à l'appontement, ou wharf proprement dit, qui mesure 50 mètres de long sur 15 mètres de large.

La longueur totale de l'ouvrage est de 300 mètres environ.

Il n'était pas facile d'établir des fondations solides à cause de la nature vaseuse et mouvante du fond de la rade.

On s'est heureusement tiré d'affaire en employant le système des pieux à vis, sortes de gigantesques tire-bouchons en acier qu'on enfonce en les vissant, jusqu'à refus, dans le sol et qu'on relie ensuite, deux à deux, pour constituer des « palées » métalliques absolument rigides.

29 travées de 8 mètres, ainsi combinées, forment le tablier de la passerelle ; 13 travées de 4 mètres, celui de l'appontement. Elles sont solidement contreventées et entretoisées, dans tous les sens, jusqu'au ras du sol, par des cornières fixées sur les pieux au moyen de colliers boulonnés.

lames. L'idée très simple s'est imposée d'utiliser cette voie d'eau, pour relier Tamatave à Andavorante, en perçant les isthmes et en faisant les dragages.

La concession du canal des Pangalanes a été donnée à un colon, M. Geugnier, ayant déjà de gros intérêts à Madagascar. Les travaux ont été effectués sans subvention ni

Ce mode de construction, à la fois très léger et très solide, offre le minimum de surface à l'action destructive des vagues, tout en présentant le maximum de résistance.

La hauteur du tablier au-dessus des plus hautes eaux est de 4 mètres.

Tout l'appontement est garni de bois de protection et trois escaliers, espacés de 70 mètres, donnent accès à la passerelle et au wharf proprement dit.

A son extrémité, deux grues à vapeur d'une force de 3.000 kilos sont installées sur un portique de 40 mètres de haut. *Deux voies ferrées*, détachées de la gare de Tamatave et qui règnent sur toute la longueur du wharf desservent chacune des grues et permettent l'échange direct des marchandises entre les navires et les wagons du chemin de fer. Cet outillage est complété par 4 chalands de 100 tonnes et 2 remorqueurs à vapeur. Des entrepôts de marchandises et des magasins pour la douane sont établis à proximité.

L'extrémité du wharf est signalée par un feu de port, rouge, d'une intensité de 16 carcelles, placé à 16 mètres au-dessus des hautes eaux.

Le wharf de Tamatave peut assurer normalement la manipulation de 400 à 500 tonnes de marchandises par jour. Il a été établi par la Société de construction de Levallois-Perret.

Les travaux commencés au mois d'octobre 1899, ont été achevés dans un délai de deux années.

Une expérience récente, tentée par la « Ville de-Pernambuco » (des Chargeurs-Réunis), prouve que les gros navires peuvent accoster aisément sur les flancs du wharf.

garantie. Le péage perçu par le concessionnaire est de 30 centimes par tonne kilométrique. Une remise de 25 0/0 sur ce prix est faite aux transports de l'Etat et de la colonie. Une remise supplémentaire de 15 0/0 — au total 40 0/0 — est faite sur tous les transports relatifs à la construction des chemins de fer.

La longueur du canal est de 15 mètres avec 1 mètre de profondeur.

Le parcours de Tamatave à Aniverano sera de 14 heures.

3^o *Aniverano-Tananarive*. — Cette ligne se divise en deux sections qui doivent être construites successivement, en raison de l'exiguité des ressources de la colonie :

1^{er} tronçon : Aniverano au Mangoro ;

2^e — : Du Mangoro à Tananarive.

L'exécution du premier tronçon a été commencée le 1^{er} mars 1901. La longueur entreprise, pour la campagne 1901-1902, est de 56 kilomètres. La longueur totale de la section est de 165 kilomètres.

La voie du Mangoro à Tananarive sera exécutée plus rapidement car elle n'est longue que de 125 kilomètres. Le Mangoro sera traversé sur un pont de 100 mètres et la ligne arrivera à Tananarive par la vallée de l'Ikopa.

Pour la construction, on a adopté les conclusions du gouvernement métropolitain qui, d'ailleurs, se ralliait à l'avis du Gouverneur Général de Madagascar : « Le Gouverneur Général, dit l'exposé du Gouvernement, après avoir pris l'avis du Conseil d'administration, a proposé au Ministre de fractionner l'exécution des travaux en un certain

nombre de lots d'importance restreinte qui seront accessibles par la voie de l'adjudication aux entrepreneurs ne possédant pas de gros capitaux et qui seront exécutés sur les projets et sous la direction des ingénieurs de la colonie. Ce système, auquel on a été conduit pour la construction des chemins de fer, non seulement de la métropole, mais de la plupart des colonies anglaises, a le double avantage de permettre d'obtenir des capitaux à un prix plus bas par voie d'emprunt direct et d'économiser les charges très lourdes qui résultent forcément de l'intervention des entreprises générales. »

Cette mesure a encore pour résultat de maintenir dans la colonie une bonne partie des sommes dépensées pour la construction de la voie ferrée.

Le projet du Gouvernement a estimé le prix de revient du chemin de fer à voie de 1 mètre, d'Aniverano à Tananarive, à 170.000 francs par kilomètre.

Bien que ce chiffre paraisse très élevé — par rapport à ce que coûtent, en France, avec les exigences de l'expropriation, nos chemins de fer à voie de 1 mètre — il est cependant discuté par un certain nombre de spécialistes, qui le jugent inférieur aux réalités des dépenses à effectuer. Les difficultés du travail ; la nécessité, en raison du régime de pluies continuelles, d'établir une voie d'une solidité à toute épreuve ; les frais considérables qui grèveront l'entreprise du fait de l'envoi du matériel et de l'outillage à grande distance, de France à Madagascar ; les besoins de la main-d'œuvre, élèveront sans doute considérablement la

dépense et il y aura vraisemblablement à créer pour 7 à 8 millions de ressources, à moins d'économies improbables en cours d'exécution. Toute la dépense : infrastructure, superstructure, matériel roulant, etc., sera payée par la colonie, sans intervention de l'Etat, avec l'emprunt sus-indiqué.

La colonie de Madagascar, qui s'est imposée — pour son chemin de fer — une charge annuelle de 2 millions à 2 millions 500.000 francs, trouvera-t-elle au moins une compensation dans l'entreprise? C'est la question du trafic de la future ligne que l'on peut poser ainsi : dans son exploitation la ligne se suffira-t-elle?

Se basant sur le mouvement du port de Tamatave, sur le montant des transports qui s'effectuent pour le compte de la colonie ou de l'Etat, sur les besoins de la population desservie, sur le développement des relations et des échanges qui résultera de l'établissement de la nouvelle voie, MM. Guibert et Dufour, ingénieurs, fixaient à 15.600 francs par kilomètre la recette de la première année.

Il est vrai que le mouvement du port de Tamatave est relativement considérable; mais, bien des marchandises débarquées à Tamatave sont à destination des petits ports qui se succèdent sur la côte et, en conséquence, ne prennent pas le chemin de Tananarive.

On est arrivé à établir un calcul aussi serré que possible, grâce aux constatations faites au bac d'Andakana sur le Mangoro, à 280 kilomètres environ de Tamatave, 165 d'Ani-

verano, et 125 de Tananarive. On estime que tous les passages et transports, qui passent à ce point, sont à destination de Tananarive ou de la côte. Ce bac — avec un péage très modique de 0 fr. 10 par bourjane chargé à 25 kilos, de 0 fr. 05 par bourjane passant sans charge, et de 0 fr. 60 par voyageur en filanzane — fait une recette qui permet d'arrêter à 7.500 francs par kilomètre la recette du chemin de fer. Les frais d'exploitation étant évalués à 6.000 francs par kilomètre, y compris l'entretien, il resterait à l'entreprise un bénéfice net de 1.500 francs par kilomètre : soit 5 à 600.000 francs pour toute l'exploitation. Ce calcul démontre qu'une entreprise particulière n'aurait pas pu rémunérer son capital et l'amortir sans de fortes subventions de la colonie, les frais de premier établissement devant rester considérables.

En terminant, émettons le vœu que, dans un avenir aussi rapproché que possible, Diégo-Suarez soit relié à Tananarive : « Puisque la France, écrit le général Galliéni, consent actuellement des sacrifices pécuniaires considérables pour organiser, à Diégo-Suarez, un solide point d'appui de la flotte de l'Océan Indien, disons qu'il serait fâcheux de ne pas assurer, d'une manière définitive, les communications de la capitale de Madagascar avec ce port de guerre qui serait son seul débouché sur la côte en cas de guerre extérieure. »

CHAPITRE IV

SYSTÈMES MIXTES

A. Infrastructure par la colonie,

Superstructure (1) et exploitation par une société privée,

avec ou sans

a) subvention pécuniaire limitée et temporaire (subvention forfaitaire à base kilométrique),

b) concessions de terre,

c) partage des bénéfices entre la colonie et l'exploitant.

Exemples :

Chemin de fer du *Dahomey* (en construction), projet du commandant Guyon;

Chemin de fer de la *Côte d'Ivoire* (projeté), projet du commandant Houdaille ;

(1) *L'infrastructure* comprend les travaux de terrassement, les déblais et les remblais, la maçonnerie des ouvrages d'art.

La superstructure comprend la voie (traverses, rails), les gares, le télégraphe et le matériel roulant.

Chemins de fer *Ethiopiens*.

B. Théorie de M. d'Agoult, député du Sénégal.

A. *Chemin de fer du Dahomey*. — La colonie du Dahomey n'a qu'une largeur de 120 à 150 kilomètres de l'est à l'ouest, tandis qu'elle s'enfonce de 800 à 900 kilomètres dans les terres jusqu'au bief navigable du Moyen-Niger. Comme il n'existe pas au Dahomey de bêtes de somme pour les transports, qui sont tous faits à dos de nègres, ce portage, très onéreux aux commerçants, occupe et détourne de la terre des travailleurs dont l'effort serait plus utile sous une autre forme ; il faut donc se hâter de rendre ces noirs à l'agriculture et, pour cela, pousser les travaux du chemin de fer.

Le tracé en a été étudié par une mission dont la direction fut confiée au commandant Guyon auquel on adjoignit les capitaines Fillonneau et Cambier et le lieutenant Bachellery. La mission commença ses travaux le 19 mars 1899 et les termina le 6 octobre.

Une voie ferrée large d'un mètre doit partir de Kotonou pour aboutir à Tchaourou par ou près Pahou, Allada, Toffo, Atchéribé, Paouignan, Agouagon, Savé, Kémo. Un embranchement partant de Pahou, aboutira à Ouidah.

La colonie construit à ses frais, suivant les projets approuvés par le Ministre des Colonies, la plateforme (infrastructure) qu'elle doit livrer au concessionnaire de la superstructure par sections d'environ 50 kilomètres.

M. G. Borelli, négociant à Marseille et qui possède au Da-

homey d'importants comptoirs commerciaux, ayant accepté les conditions du cahier des charges de concession, du 26 juin 1900, fut déclaré concessionnaire par décret du Président de la République, en date du même jour, de la construction de la superstructure et de l'exploitation du chemin de fer du Dahomey.

Mais, un décret du 7 juin 1901 substitua à M. Borelli — et sur sa demande — une société anonyme dite « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey (1) ».

(1) « Le Ministre des Colonies,

« Vu le décret du 26 juin 1900, accordant à M. Georges Borelli la concession de la construction de la superstructure et de l'exploitation d'un chemin de fer au Dahomey ;

« Vu le décret du 17 avril 1901, portant d'un an à dix-huit mois le délai imposé à M. Georges Borelli pour faire choix de la première partie des terres à lui concédées par le décret du 26 juin susvisé ;

« Vu la demande de M. Borelli, tendant à se substituer, pour l'exécution dudit décret de concession, une société anonyme dite « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey ; »

« Vu les statuts de la société anonyme dressés suivant acte reçu par M^e Fourchy, notaire à Paris, le 21 mars 1901, puis modifiés suivant acte reçu par le même notaire et approuvés définitivement par la deuxième assemblée générale constitutive de ladite société, suivant procès-verbal du 22 mai 1901 ;

« Vu l'avis émis par la commission des concessions coloniales, en date du 7 mai 1901.

« Arrête :

« Art. 1^{er}. — Est autorisée la substitution de la société anonyme dite « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey » à M. Georges Borelli, pour l'exécution du décret de concession susvisé du 26 juin 1900.

D'après le cahier des charges, la première section (50 kilomètres) de la plateforme doit être livrée dans un délai de 18 mois à partir de la date du décret de concession. Les autres sections de même importance seront livrées dans les délais de deux ans, deux ans et demi et trois ans à partir de la même date. Les travaux de superstructure de chaque section doivent être achevés et la ligne ouverte à l'exploitation dans le délai d'un an après la livraison de la plateforme.

La colonie livrera à la compagnie concessionnaire la plateforme de la ligne comprise entre Paouignan et Tchaourou par sections d'environ 50 kilomètres, sans que l'intervalle séparant les livraisons de deux sections puisse être inférieur à un an. A moins d'accord, cette livraison ne pourra commencer avant un délai de 8 ans à partir de la date du décret de concession et devra être terminée dans un délai de 18 ans à partir de la même date.

Il résulte de cette clause que la ligne Kotonou-Tchaourou est divisée — au point de vue de l'exécution des travaux — en deux grands tronçons : le premier, qui part de Kotonou, sur la mer, et va à Paouignan, qui doit être entrepris dès le contrat, et le second qui s'enfonce dans les terres et constitue une voie de pénétration véritable (de

« Art. 2. — En conséquence, la concession qui fait l'objet du décret susvisé du 26 juin 1900 est déclarée définitive et attribuée à la société dite « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey.

« Fait à Paris, le 7 juin 1901.

« Albert DECRAIS. »

Paouignan à Tchaourou) et à l'exécution duquel il est sur-sis pendant 8 ans. Toutefois, la livraison de la plateforme de cette partie pourrait être commencée sans attendre l'expiration du délai de 8 ans, si les recettes brutes moyennes kilométriques (subvention non comprise) de la partie de Kotonou à Paouignan, avec embranchement de Pahou à Ouidah, atteignaient pendant deux années consécutives un chiffre de 12.000 francs. Les travaux de superstructure de chaque section de la partie comprise entre Paouignan et Tchaourou devront être achevés et la ligne ouverte à l'exploitation dans le délai d'un an après la livraison de la plateforme.

En outre des travaux de superstructure, la compagnie concessionnaire s'est chargée de fournir le matériel roulant, le matériel fixe, le mobilier, etc., et d'*exploiter* le chemin de fer à ses frais, risques et périls.

En échange, elle perçoit les prix du transport, péage compris, dont le maximum est déterminé ci-après :

1° *Voyageurs ; par voyageur :*

Classes	Par kilomètre		
	jusqu'à 125 kilom. de parcours	en plus de 125 jusqu'à 250 kilom.	en plus de 250 kilom.
1 ^{re} classe	0,50	0,40	0,30
2 ^e classe	0,25	0,20	0,15
3 ^e classe	0,07	0,06	0,05

2° *Bagages et messageries* : 20 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

3° *Marchandises ; par tonne* :

Marchandises	Par kilomètre		
	jusqu'à 125 kilom. de parcours	en plus de 125 jusqu'à 250 kilom.,	en plus de 250 kilom.
1 ^{re} catégorie. . . .	1,50	1,25	1 »
2 ^e catégorie	1 »	0,75	0,50
3 ^e catégorie	0,60	0,40	0,20

Le transport des animaux vivants est fixé comme suit :

Première catégorie : Bœufs, vaches, bêtes de selle et de trait : 50 centimes par tête et par kilomètre ;

Deuxième catégorie : Veaux, ânes, porcs : 20 centimes par tête et par kilomètre ;

Troisième catégorie : Moutons, brebis, chèvres : 10 centimes par tête et par kilomètre.

La compagnie sera libre d'abaisser les tarifs dans leur ensemble ou partiellement par classe de voyageurs, par catégorie ou par nature de marchandises, pour l'ensemble de la ligne ou pour une quelconque de ses parties, sous la seule réserve que les nouveaux tarifs seront affichés à toutes les stations et qu'avis en sera donné au gouverneur de la colonie au moins quinze jours à l'avance.

Il est accordé pour les services publics une réduction de 25 0/0 sur les tarifs en vigueur tant pour les voyageurs

que pour les marchandises. Cette réduction est de 50 0/0 pour les matériaux de construction transportés par quantités d'au moins 50 tonnes et employés à l'exécution des travaux d'infrastructure à la charge de la colonie. Les mêmes tarifs réduits sont également appliqués aux matériaux qui pourront être transportés sur le chemin de fer avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

En plus de la perception du prix des transports, que nous venons de voir, il est donné à la compagnie concessionnaire :

1° Pour la partie du chemin de fer compris entre Kotonou et Paouignan, une subvention annuelle de 2.000 francs par kilomètre de chemin de fer exploité, depuis l'ouverture à l'exploitation de chaque section de 50 kilomètres et pendant les 8 premières années de l'exploitation.

2° Une subvention égale et établie sur les mêmes bases pour la partie du chemin de fer comprise entre Paouignan et Tchaourou.

3° L'autorisation de s'établir sur :

a) 15.000 hectares dans la région comprise entre Kotonou et Dan, à moins de 20 kilomètres du tracé de la voie ferrée, par lots d'au moins 1.000 hectares aboutissant, autant que possible, au chemin de fer ;

b) 80.000 hectares en lots d'au moins 5.000 hectares chacun dans la partie de la colonie dahoméenne située au sud du parallèle 7° 45' ;

c) 200.000 hectares entre les parallèles 7° 45' et 9°, par lots d'au moins 10.000 hectares aboutissant au chemin de fer.

Ces territoires, dont le choix sera effectué par la compagnie — d'accord avec le gouverneur — dans le délai de 18 mois (Arrêté du 7 juin 1901), à partir du Décret du 26 juin 1900, en ce qui concerne les territoires compris aux paragraphes *a* et *b* et dans le délai de deux ans pour les autres, ne deviendront sa propriété que successivement et au fur et à mesure que le chemin de fer sera achevé, reçu et ouvert à l'exploitation. La compagnie pourra vendre ou affermer les terres dont elle aura la propriété et affermer celles dont elle n'aura que la jouissance.

Enfin, elle est autorisée à installer et à exploiter sur la partie de côte comprise entre la frontière ouest du Dahomey et un point situé à 20 kilomètres à l'ouest de Kotonou, des ports ou appontements, ainsi que des docks, magasins, docks-warrants, services de gabarrage et de déchargement et autres installations dont l'établissement serait reconnu utile à l'exploitation du chemin de fer.

Lorsque la recette brute réelle moyenne d'exploitation (subvention non comprise) sera supérieure à 6.000 francs par kilomètre pour une année, la société concessionnaire versera à la colonie une fraction du revenu net; ce revenu net sera calculé en déduisant du montant des recettes totales brutes réelles de l'année (subvention comprise) le montant des dépenses, obtenu à forfait par la formule : $4.000 L + \frac{R}{5} + 0,04 T$, dans laquelle *L* représente la longueur de la ligne ouverte à l'exploitation en kilomètres, *R* la recette brute réelle d'exploitation de

l'année (subvention non comprise) et T le nombre de tonnes de marchandises transportées à 1 kilomètre pendant l'année. La fraction à verser à la colonie sera du tiers du revenu net ainsi calculé tant que la colonie n'aura pas été remboursée du montant total des subventions annuelles versées par elle à la compagnie. Après ce remboursement, cette fraction sera de un quart sur la partie du revenu net inférieure à 4.000 francs par kilomètre, un tiers sur la partie du revenu net comprise entre 4.000 et 10.000 frs., un demi sur la partie du revenu net au delà de 10.000 frs.

La « Compagnie française de chemins de fer au Dahomey » s'est constituée au capital de 8 millions et les travaux d'infrastructure à la charge de la colonie sont dirigés par le commandant Guyon et des officiers du génie placés sous ses ordres.

Le prix de revient de la voie ferrée a été estimé à 60.000 par kilomètre ce qui donne, pour les 700 kilomètres qui séparent Kotonou du Niger jusqu'où on conduira la ligne, à n'en point douter, une dépense totale qui n'excédera pas 40 millions. Il y a peu de travaux d'art, seulement des remblais au passage des marais de la côte et de Lama ; la rémunération des capitaux engagés apparaît très large et très certaine, même si le trafic de l'intérieur à la côte restait ce qu'il est aujourd'hui, et rien n'est moins vraisemblable. Le wharf de Kotonou, long de 300 mètres, affranchit aujourd'hui les marchandises du transbordement au delà de la barre ; il se compose d'une passerelle et d'un large débarcadère, munis de rails De-

cauville ; trois dragues sont employées à maintenir praticables les chenaux des lagunes.

L'avenir du Dahomey dépend de son futur chemin de fer :

1° Au point de vue commercial. — Il permettra l'exploitation, impossible aujourd'hui, de la plus grande partie de la colonie et réduira les frais de transport dans d'énormes proportions.

2° Au point de vue sanitaire. — Les Européens fatigués par un séjour prolongé dans le Bas-Dahomey pourront, en quelques heures, gagner la partie haute du pays qui est plus saine.

3° Au point de vue politique. — La base de l'action française administrative et militaire, reportée à l'extrémité de la voie ferrée au fur et à mesure de sa pénétration à l'intérieur, facilitera l'ouverture du pays et sa mise en valeur.

« Bien dotée par la nature, écrit M. Henri Lorin, sagement administrée depuis la conquête, notre colonie du Dahomey progresse d'une marche continue qu'il nous appartient de diriger, de plus en plus nettement, selon les intérêts de l'expansion française en Afrique. »

2° *Chemin de fer de la Côte d'Ivoire.* — Il y a déjà quatorze ans que Binger a reconnu que Kong est une métropole commerciale, pour le Sud-Niger, au moins égale comme importance à Tombouctou, métropole du Nord-Niger. C'est pour atteindre Kong que le gouvernement local a songé à la construction d'un chemin de fer qui, remon-

tant la vallée du Bandama, atteindrait, par étapes successives, ce centre important. L'étude préliminaire a été confiée au commandant Houdaille, assisté des capitaines Crosson-Duplessis et Thomasset. De ce travail, qui fut poursuivi du 16 décembre 1898 au 24 juin 1899, il est résulté un lever au 1/10.000 sur 720 kilomètres qui se répartissent ainsi :

Grand-Bassam, Allépé, Mopé, Nzi	260 kilomètres.
Reconnaissance du Morénou	160 —
Mopé, Bettié, Adoquoi	100 —
Allépé, Abidjean, M. Bato	100 —
Allépé, Malamalasso, Bettié	100 —
Total :	720 kilomètres.

Mais le tracé, étudié à fond actuellement, est celui d'Allépé à Mopé, avec embranchement de Memmi à Abidjean. Allépé, choisi comme tête de ligne, est situé sur le Comoé à 50 kilomètres de la mer. D'Allépé à la mer, le Comoé est navigable pour les bateaux de 150 tonneaux.

On reproche au tracé Allépé-Mopé de favoriser Grand-Bassam qui est bien toujours la capitale de la Côte d'Ivoire mais qui, *en fait*, n'existe plus guère depuis que la ville a été incendiée, il y a quelques années, à la suite d'une épidémie de peste. Grand-Bassam est, en effet, très insalubre, mais le commerce persiste à y rester.

L'importance de Grand-Bassam devant fatalement décroître, on propose l'embranchement Memmi-Abidjean. Cette dernière ville est appelée à prendre une extension relativement considérable et à éclipser Grand-Bassam. Il

faut reconnaître du reste que sa situation est privilégiée : Abidjean se trouve placé sur les bords d'une vaste lagune qui longe la mer, sur une distance d'environ 100 kilomètres. La lagune est séparée du rivage de la mer par une ligne de dunes dont la largeur est inférieure à 1 kilomètre en face du futur port d'Abidjean et pourrait être, en conséquence, facilement coupée. Le canal, ainsi formé, donnerait accès dans une baie magnifique et capable de recevoir les plus gros bateaux. Enfin, au point de vue de l'hygiène Abidjean est salubre. Toutefois, de récents travaux ont fait préférer Adjamé, proche d'Abidjean, à ce dernier point. Adjamé, dont l'altitude (80 mètres) garantit la salubrité serait le chef-lieu administratif, sous le nom de Bingerville, et la tête définitive de la voie ferrée.

Au surplus, la ligne qu'on propose d'arrêter, dans le sud, à Allépé, pour utiliser, de ce point à Grand-Bassam, le cours navigable du Comoé, pourrait être prolongée, dans l'avenir, parallèlement au Comoé inférieur.

D'après le rapport du commandant Houdaille, le prix de revient kilométrique se rapprochera sensiblement de 65.000 francs et la dépense totale serait, pour la première section (95 kilomètres 500), de 6.200.795 francs 90 centimes.

De plus, une somme de 100.000 francs devrait être employée à l'acquisition de deux remorqueurs et de quelques chalands pour le transport des matériaux de la côte à Allépé.

Il a fallu prévoir qu'en l'absence de houille il serait nécessaire d'avoir recours à la force électrique. Le lieu-

tenant Macaire a donc étudié les conditions d'établissement aux environs de Malamalasso, d'une usine hydraulique capable de fournir jusqu'à 2.000 chevaux. Un seul affluent du Comoé, la Mala-Mala, fournit à lui seul, aux basses eaux d'avril, 700 chevaux avec une chute de 35 mètres. Le reste de la force serait obtenu grâce à des barrages, peu coûteux, établis sur le Comoé qui coule entre deux rives de rochers de Malamalasso à Dabosué.

Le commandant Houdaille estime la dépense totale pour le port d'Abidjeau (Bingerville) à 4 millions ; pour l'usine à 1.500.000 francs et pour le chemin de fer lui-même à 35 millions jusqu'à Kong.

Les recettes à prévoir seront, par kilomètre, d'environ 3.300 francs pour l'exportation, et de 2.200 francs pour l'importation.

Le tonnage probable sera de 18.000 tonnes, à la sortie, sur Allépé et de 3.570 tonnes, à l'entrée, sur Mopé et l'intérieur.

Les frais d'exploitation de la ligne pourront s'élever à 2.500 francs par kilomètre, au moins.

La construction doit-elle se faire directement par la colonie aidée par l'Etat ; doit-elle être confiée à une compagnie concessionnaire ? Le commandant Houdaille répond :

Si l'exploitation est donnée à une compagnie qui devra, au préalable, construire la ligne, cette compagnie devra recevoir une annuité de 4 à 5.000 francs au kilomètre.

Pour la construction en régie ou la construction directe, elle se fera au moyen d'un emprunt.

Le commandant Houdaille semble préférer la construction directe, sous la direction du génie.

Ce mode d'exécution a, dit-il, l'avantage, quand il est bien mené, d'éviter, au début, des lenteurs, occasionnées par des discussions qui peuvent se produire lors de la confection d'un cahier des charges, rédigé pour une compagnie montrant quelquefois une certaine timidité à engager des capitaux importants dans un pays neuf.

En ce qui concerne l'exploitation, il sera bon de la donner à une société, mais, pour éviter tout tâtonnement, et de façon à donner des bases sérieuses au cahier des charges, la ligne pourrait être exploitée pendant 5 ou 10 ans en régie. Au bout de cette période, il sera facile de prévoir l'avenir du réseau. On saura alors ce qu'il faut faire pour la compagnie, et s'il est besoin de lui donner une garantie soit en argent, soit en terres.

Quand le port d'Abidjeau-Bingerville sera creusé et relié à la mer par un chenal à travers la lagune, quand la voie ferrée projetée sera établie, la colonie de la Côte d'Ivoire entrera dans une voie de transformation qu'elle mérite. Pour Abidjeau-Bingerville, en particulier, cette transformation sera analogue à celle qui a fait de Tunis, au bout d'un canal creusé dans les marais, depuis La Goulette, un port d'accès facile et de plus en plus fréquenté; elle sera d'autant plus utile à la Côte d'Ivoire, que le nouveau port intérieur commandera une vaste région de navigation fluviale; il aura derrière lui, toutes proportions gardées, ce qui manque à tant de ports de

France, Marseille et Bordeaux, par exemple, et ce que les Allemands donnent aux leurs, un réseau économique de communications par eau. Non seulement ces lagunes sont très poissonneuses, mais les terres qui les entourent sont fertiles et relativement peuplées ; les profondeurs sont suffisantes pour assurer la circulation de chaloupes et la batellerie indigène, par pirogues à fond plat, est déjà très active.

3° *Chemins de fer Ethiopiens*. — Le chemin de fer de Djibouti au Harrar et à Addis-Abeba, capitale de l'Ethiopie, est certainement, parmi les entreprises coloniales qui s'exécutent en ce moment, l'une des plus intéressantes non seulement au point de vue politique mais surtout à cause des résultats économiques qu'on en peut attendre.

La contrée anciennement désignée sous le nom d'Ethiopie et de nos jours sous le nom d'Abyssinie (1) forme une sorte d'îlot montagneux émergeant au-dessus des plaines arides ou marécageuses de l'Afrique centrale et orientale.

Après avoir longtemps possédé une organisation politique semblable à l'ancienne féodalité, l'Ethiopie est maintenant soumise à la seule autorité du négus Ménélick, ancien roi du Choa, qui a pris le titre d'empereur ou roi des rois d'Ethiopie. Les anciens « ras » subsistent bien encore dans la nouvelle organisation, mais ce ne sont plus que de

(1) Le nom d'Abyssinie vient du mot « Habech » par lequel les Arabes désignent le pays. Il a une origine méprisante car il signifie « ramassis, multitude », mais il paraît maintenant accepté par les habitants du pays.

simples détenteurs de l'autorité impériale, nommés par le négus et révocables par lui.

L'empereur Ménélick n'a pas fait seulement l'unité de son pays : il a agrandi considérablement son empire en soumettant les Pays Gallas, au sud de l'Ethiopie, et en s'emparant du Harrar qui, en 1887, était encore sous la domination des Egyptiens.

Les deux pays que le chemin de fer est appelé à desservir directement sont le Harrar et le Choa.

La ligne qui aura une longueur totale de 750 à 800 kilomètres, est étudiée actuellement sur 285 kilomètres jusqu'à Haïrrar qui sera relié à la ligne principale par un embranchement de 12 kilomètres. 225 kilomètres sont en construction et 209 sont achevés. Les principales stations seront Djibouti, Lassarat, Adagalla, El-Bah, Addis-Harrar d'où partira l'embranchement sur Harrar vers le sud-est, et la ligne principale sur Addis-Abéba, vers l'ouest (1).

(1) A l'heure actuelle, l'Abyssinie est reliée à la mer par 5 routes de caravanes qui sont, en allant du nord au sud :

1° La voie italienne de Massaouah au Choa, par le Tigré et l'Asmara ;

2° La voie italienne d'Assab au Choa ;

3° La voie française de Djibouti au Harrar et au Choa ;

4° La voie anglaise de Zeïlah au Harrar ;

5° La voie anglaise de Berbera au Harrar et aux provinces méridionales.

La voie française de Djibouti et la voie anglaise de Zeïlah, qui sont de beaucoup les plus faciles et ont à peu près une égale longueur (environ 300 kilomètres jusqu'au Harrar), ont seules une réelle importance. Ce sont d'ailleurs de simples pistes ou sentiers que parcourent les chameaux et les mulets.

Avant d'entrer dans l'étude approfondie de la voie ferrée, il n'est pas sans intérêt de parler de son point de départ : Djibouti. La ville de Djibouti a été créée quand on a reconnu que Obock ne pouvait remplir aucune des conditions nécessaires pour l'établissement de la station maritime que la France a grand intérêt à posséder à la sortie de la mer Rouge, en face du point où les Anglais se sont si solidement établis par la création d'Aden et de Périm. Achetée par la France au sultan de Tadjourah, en 1838, à l'époque où l'Angleterre venait de s'approprier Périm, Obock ne devint officiellement terre française qu'en 1862. En 1888, quelques négociants français vinrent s'établir en face d'Obock, sur le côté sud du golfe de Tadjourah, et ils y fondèrent Djibouti. En 1893, le Gouvernement y transporta le siège de la *colonie d'Obock* qui prit dès lors le nom de *protectorat de la côte des Somalis*.

Djibouti compte aujourd'hui 15.000 habitants. Sans doute, l'une des principales causes du développement de Djibouti réside dans les avantages naturels dont jouit ce port : rade profonde et bien abritée, présence de l'eau douce si rare dans ces régions, température plus supportable que celle qui règne à Obock, etc., mais la cause pour laquelle le développement a été si rapide est la construction du *chemin de fer éthiopien*.

C'est le 9 mars 1894 que le Gouvernement éthiopien a concédé à MM. Ilg, ingénieur suisse, et Chefneux, voyageur français, la construction et l'exploitation d'une ligne ferrée allant de Djibouti au Nil et divisée en trois parties :

la première, de Djibouti à Harrar ; la deuxième, de Harrar à Entotto, et la troisième d'Entotto à Kaffa et au Nil Blanc. Cette concession comprend encore tous les chemins de fer qui pourront être construits en Ethiopie, de sorte que c'est en réalité un véritable monopole de la construction et de l'exploitation des voies ferrées dans cet empire que MM. Ilg et Chefneux ont obtenu.

En août 1896, ces ingénieurs ont constitué la « Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens », société française au capital de 18 millions de francs à laquelle ils ont rétrocédé leur concession.

La valeur de cette concession, dont la durée est de 99 ans, est d'ailleurs considérablement augmentée par les avantages et garanties accordés par l'empereur Ménélick. En effet, la compagnie concessionnaire a obtenu, en toute propriété et sur un kilomètre de largeur (500 mètres de chaque côté de la voie), le terrain sur lequel sera construit le chemin de fer. De plus elle a le droit de prélever elle-même, à Djibouti, une taxe de 10 0/0 sur la valeur des marchandises qui seront transportées, jusqu'à concurrence d'un produit de 2.500.000 francs, et de 5 0/0 au-dessus de 2.500.000 francs jusqu'à 3 millions.

Quant au tarif à percevoir, tant sur les marchandises que sur les voyageurs, la seule limite qui lui est imposée est le prix demandé jusqu'ici par les caravanes (1).

(1) Le prix des transports par caravanes est toujours très élevé. Il varie de 280 à 330 francs par tonne, de Djibouti à Harrar, et est un peu inférieur (250 à 325 francs), de Zeilah à Harrar.

Avec ses ressources, la compagnie a entrepris, au début de 1897, la construction en voie de 1 mètre, de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar, dont la longueur est d'environ 300 kilomètres.

Une première section a été livrée à l'exploitation en juillet 1900. Une seconde section allant jusqu'au kilomètre 163 a été livrée à l'exploitation dans le cours de 1901. La ligne a été ouverte, en décembre 1901, jusqu'au kilomètre 201.

La compagnie impériale avait traité à l'origine, avec MM. Duparchy et Vigouroux, entrepreneurs généraux, pour l'établissement à des prix forfaitaires par kilomètre des 225 premiers kilomètres de la ligne Djibouti-Harrar. Au mois de mai 1901, en cours d'exécution des travaux, une résiliation d'un commun accord est intervenue entre la compagnie impériale et l'entreprise générale. Le règlement de leurs comptes est actuellement soumis à la décision d'un tribunal arbitral.

La compagnie n'ayant plus les ressources suffisantes pour achever la ligne jusqu'à Addis-Harrar et n'ayant pas trouvé de capitaux français a fait appel à l'Angleterre. Un syndicat de capitalistes anglais, qui suivait l'affaire de près, a fait des avances de fonds qui s'élèvent à 3 millions de francs, acheté 11.000 actions sur les 28.000 formant le capital initial, et pris à forfait l'exécution de la ligne. C'était la maimise de l'Angleterre sur l'entreprise. On recommençait la manœuvre de lord Beaconsfield pour le canal de Suez. Le syndicat britannique n'en faisait d'ailleurs

pas mystère. Il annonçait ouvertement l'intention de faire construire un embranchement sur Zeïlah, port anglais. Ainsi, tous les avantages économiques et politiques escomptés pour la France passaient à l'Angleterre.

En présence de cette situation, le Protectorat de la Côte française des Somalis et le Gouvernement français ont été conduits à rechercher les moyens de faciliter à la compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens l'achèvement de la ligne Djibouti-Addis-Harrar dans des conditions qui assurent aux intérêts français, dans ces régions, le maintien de la position qui leur a été acquise par le choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne et par les stipulations de l'acte de concession primitif. Aussi, au lendemain de la discussion du budget de 1902, à la Chambre des députés, discussion au cours de laquelle M. Etienne exposa la situation de la ligne, le Ministre des Colonies, conjointement avec ses collègues des Finances et des Affaires étrangères, a-t-il déposé sur le bureau de la Chambre (7 février 1902) un projet de loi ayant pour objet d'approuver « la convention conclue le 6 février 1901 entre le Protectorat de la Côte française des Somalis et la compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ». Et, après avoir examiné, dans l'exposé des motifs, le rendement probable de l'exploitation, le ministre dit : « Même si les résultats économiques des premières années devaient être moins satisfaisants, le Gouvernement considère que l'ensemble des avantages que la construction du chemin de fer assurera aux intérêts français dans cette région est assez

considérable pour justifier le concours prêté à la compagnie des chemins de fer éthiopiens par la convention ci-annexée. »

Pour se libérer des engagements contractés envers le Syndicat anglais et pour achever la construction des 100 kilomètres de voie restant à faire, la compagnie impériale avait besoin de 11 millions de francs environ. Pour lui permettre d'emprunter cette somme à un taux aussi bas que possible, le Protectorat de la Côte française des Somalis s'est engagé à lui verser, sous la garantie de l'Etat français, et pendant 50 ans à partir du 1^{er} juillet 1902, une subvention annuelle de 500.000 francs affectée spécialement et par privilège au paiement des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt.

La convention du 6 février a fixé les conditions auxquelles serait subordonné le paiement de cette subvention et la loi du 6 avril 1902 a pour objet d'approuver la convention et de faire garantir par l'Etat l'engagement pris par la colonie (1). La garantie de l'Etat devait intervenir

(1) « Loi ayant pour objet d'approuver la convention conclue le 6 février 1902 entre le protectorat de la Côte française des Somalis et la compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

« Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

« Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

« Art. 1^{er}. — Sont approuvées les clauses et conditions de la convention conclue le 6 février 1902 entre le protectorat de la Côte française des Somalis et la compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

car la Côte française des Somalis n'est point en mesure de faire face, dès aujourd'hui, avec ses seules ressources, au paiement de l'annuité de 500.000 francs qu'elles s'est engagée à verser à la Compagnie concessionnaire pendant 50 ans. Ce sera donc l'Etat français qui, en réalité, payera la subvention promise à la compagnie des chemins de fer

« Art. 2. — Le versement de la subvention annuelle de cinq cent mille francs (500.000 francs) que le protectorat s'engage dans les conditions de l'article 2 de la susdite convention, à fournir pendant cinquante ans, à compter du 1^{er} juillet 1902, à la compagnie concessionnaire sera garanti par le gouvernement de la République française.

« Art. 3. — Cette subvention sera affectée comme gage spécial et par privilège, même en cas de rachat de la ligne ou de déchéance de la compagnie, au payement des intérêts et à l'amortissement des emprunts à contracter par la compagnie concessionnaire pour subvenir aux dépenses désignées à l'article 10 de la susdite convention.

« Art. 4. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs).

« La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

« Fait à Paris, le 6 avril 1902.

« Emile LOUBET.

« Par le Président de la République,

« Le ministre des colonies,

« Albert DECRAIS.

Le ministre des finances,

« J. CAILLAUX,

« Le ministre des affaires étrangères,

« DELCASSÉ. »

(*Journal officiel*, 10 avril.)

éthiopiens, tant que la situation financière du protectorat restera ce qu'elle est.

S'il en devait être ainsi pendant longtemps, il serait permis de trouver un peu lourde, et même excessive, la garantie accordée à la colonie. Mais, il y a lieu d'espérer que celle-ci pourra, dans un avenir très rapproché, acquitter avec ses propres ressources, l'annuité de 500.000 frs.

La gestion financière du Protectorat qui s'était précédemment signalée par des actes de gaspillage, est devenue plus ordonnée et plus prudente.

On a réduit les dépenses ; d'autre part les recettes du budget local se sont accrues, ce qui a permis de réduire graduellement la subvention métropolitaine à 400.000 frs. en 1899, à 300.000 francs en 1900, à 250.000 francs en 1901 et enfin à 200.000 francs pour 1902.

La convention du 6 février conclue entre le gouverneur de la colonie et la compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens fixe les conditions auxquelles sera subordonné le paiement de la subvention.

L'autorisation accordée par décision ministérielle du 27 avril 1896 d'établir sur le territoire du Protectorat le chemin de fer devant relier Djibouti avec l'Ethiopie est transformée en une concession de 99 ans à l'expiration de laquelle la ligne de Djibouti à Addis-Harrar fera retour au Protectorat, à l'exception toutefois du mobilier et du matériel roulant qui restera la propriété de la compagnie, mais que le Protectorat aura la faculté de racheter moyennant un prix fixé à l'amiable ou à dire d'experts.

A toute époque à partir du 1^{er} janvier 1920 le Protectorat pourra racheter, suivant des conditions déterminées, la concession de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouach.

La compagnie ne peut céder, sans l'approbation du Gouvernement français, tout ou partie des lignes concédées entre Djibouti et le cours de l'Aouach, par quelque moyen que ce soit. Elle ne peut non plus modifier le tracé ou les dispositions techniques. Le siège social de la société devra être à Paris ; tous les membres du Conseil d'administration devront être Français et le Directeur agréé par le Ministre des Colonies et le Ministre des Affaires étrangères.

Un agent délégué par ces Ministres sera chargé, à titre de commissaire du Gouvernement, de surveiller à Paris la bonne exécution des dispositions financières de la convention.

En compensation des sacrifices pécuniaires imposés à la colonie par l'allocation de la subvention, la compagnie s'oblige à verser au Protectorat, à partir où ses recettes brutes d'exploitation atteindront une somme suffisante pour couvrir ses dépenses d'exploitation, une redevance en rapport avec l'importance de ces recettes brutes.

Toutes ces obligations sont imposées à peine de déchéance — à moins de cas de force majeure.

A Djibouti, la gare a été installée en dehors de la ville, sur le plateau du Serpent, et la voie peut se prolonger au delà du point initial jusqu'à l'extrémité de la pointe du Marabout, où elle est en contact avec le parc à charbon

installé par la compagnie de l'Afrique orientale (1). C'est aussi de ce point qu'elle se soude à la jetée, déjà amorcée, et qui doit se prolonger jusqu'en eau profonde pour permettre l'accostage des grands cargos. Sur l'emplacement qu'elle occupe au plateau du Serpent, la compagnie du chemin de fer a construit des magasins, des ateliers en ciment armé, avec ossature métallique, pourvus d'un outillage complet, permettant de faire face à tous les besoins de l'exploitation, et même d'effectuer, comme le fait l'a déjà prouvé, les plus importantes réparations aux steamers qui relâcheront à Djibouti. En quittant le plateau du Serpent, la voie longe un instant la mer, côtoie la ville de Djibouti, et conduit à Amborli, première halte, à 7 kilomètres, où se trouvent les galeries de captation et les réservoirs destinés à approvisionner non seulement le chemin de fer, mais aussi la population de Djibouti et les navires en rade.

A partir du kilomètre 7, la voie commence à monter en traversant une région de formation toute volcanique, se frayant un passage au milieu des roches éruptives qui ont parfois occasionné de sérieux travaux ; son altitude croît

(1) En raison du brillant avenir et de la prospérité certaine de Djibouti, la compagnie des messageries maritimes a transporté à Djibouti son dépôt de charbon d'Aden et elle y fait faire escale par ses deux lignes de Madagascar et par une de ses lignes de Chine. D'autres compagnies de navigation font également escale à Djibouti et leur nombre ne pourra qu'augmenter lorsque le dépôt de charbon qui y a été créé et qui est déjà assez bien outillé pourra rivaliser avec ceux de Périm et d'Aden.

sans cesse jusqu'aux environs de Daouenlé, au kilomètre 107, première étape utile du chemin de fer. C'est à Daouenlé qu'en octobre 1900 la compagnie a inauguré son exploitation, dans des conditions bien défectueuses encore, car Zeïlah, menacée dans son trafic, faisait tous les sacrifices nécessaires pour empêcher les caravanes de se détourner de leur route habituelle afin de se rendre à Daouenlé. La compagnie fut donc obligée d'organiser elle-même des caravanes, et d'autre part, elle trouva un concours précieux dans la compagnie de l'Afrique orientale, avec laquelle elle s'était entendue pour relier Djibouti à Aden, par un service maritime régulier.

Cet état provisoire dura toute une année et c'est seulement à la fin de mai 1901 que le point terminus de l'exploitation était reporté à Lassarat (kil. 163). Comme nous l'avons déjà dit, la ligne est ouverte maintenant jusqu'au kilomètre 201 et, dans quelques jours elle atteindra le kilomètre 225 qui a une importance toute spéciale, non seulement comme plus rapproché du but, mais aussi parce qu'il est abondamment pourvu d'eau.

Néanmoins, il ne faut pas s'y tromper, le chemin de fer ne donnera les résultats qu'on en attend qu'après avoir atteint Addis-Harrar, c'est-à-dire après avoir dépassé la zone où les transports s'effectuent par caravane, car, aussi longtemps qu'il sera nécessaire d'utiliser les chameaux, il faudra multiplier les colis pour leur donner un poids et un volume permettant de les charger; ceci exclut donc du mouvement commercial quantité d'objets qui doivent

l'alimenter et qui pèsent plus de 120 kilogs, ou mesurent en longueur plus de 1 m. 50.

Mais le chemin de fer ne doit pas servir surtout à l'Éthiopie : nous l'avons dit et nous insistons : l'avenir de notre Protectorat en dépend. Sans le chemin de fer, et réduite à elle-même, Djibouti ne sera qu'un port de relâche et il ne pourra être tiré profit du territoire impropre à toute colonisation qui l'entoure. Le chemin de fer attire à Djibouti le trafic qui passe aujourd'hui encore par le port anglais de Zeïlah.

Il n'y a aucune exagération à dire que la prospérité de notre colonie deviendra, grâce au chemin de fer, le principal centre des opérations commerciales avec l'Abyssinie. Dans cette contrée où l'industrie sera longtemps encore dans l'enfance, l'importation des marchandises européennes a un champ d'action assuré et il est permis d'espérer que la France, par la position qu'elle a su acquérir là-bas, bénéficiera largement du trafic promis. La voie ferrée éthiopienne sera alors un instrument de pénétration pour notre influence et pour les produits de notre industrie (1).

(1) On annonce qu'une convention a été signée entre le gouvernement de Djibouti et la compagnie des chemins de fer d'Éthiopie, pour l'organisation d'un service postal. Bien que la ligne soit ouverte maintenant jusqu'au kilomètre 201, on a, pendant longtemps, continué à faire la poste entre Djibouti et Harrar le long de la voie, à dos de chameaux. Avec ce système, il fallait 45 jours pour échanger une correspondance entre Djibouti et Harrar. A l'avenir, la moitié de ce temps suffira et il y aura trois

B. *Théorie de M. d'Agoult, député du Sénégal.* — M. le lieutenant-colonel A. Thys, écrivait, le 28 mars 1899 : « Dès l'heure de la première occupation d'une colonie, on doit se préoccuper de la doter de chemins de fer donnant accès successivement et dans l'ordre utile à toutes ses régions ou centres principaux :

« L'étude de la question des chemins de fer s'impose de plus en plus à l'attention de ceux qui s'intéressent aux choses coloniales. »

Dans un mémoire sur « les chemins de fer de pénétration dans l'Afrique occidentale française », M. d'Agoult, député du Sénégal, s'est attaché à solutionner certains problèmes qui se posent encore à l'occasion des voies ferrées coloniales et, dans des pages aussi intéressantes que documentées, il s'est efforcé de démontrer l'utilité des chemins de fer coloniaux, les principes qui doivent présider à leur établissement et les règles spéciales auxquelles on doit obéir en la matière.

Il nous paraît d'autant plus opportun d'analyser ici le mémoire de M. d'Agoult et d'en rapporter brièvement les conclusions qu'on ne le trouve pas dans le commerce et que, pour notre part, nous devons de le connaître à une haute bienveillance à qui nous sommes heureux d'adresser l'expression de notre respectueuse gratitude.

courriers par semaine au lieu d'un. L'amélioration sera certainement plus grande encore lorsque la ligne atteindra Addis-Harrar.

M. d'Agoult constate que la transformation des grandes contrées neuves que l'on vient d'ouvrir à la civilisation, est due surtout aux voies ferrées de pénétration qui ont été construites « rapidement et vigoureusement dans toutes les régions de souveraineté anglo-saxonne et, depuis quinze ans, dans les pays russes ». Là, les voies ferrées de pénétration ont été construites économiquement, rapidement, et avant l'appropriation des terres et la création des villes. Or, il se trouve que les rendements de ces lignes du « premier réseau » ont dépassé toutes les prévisions.

Dans les colonies françaises, au contraire, on a débuté sans principe général de colonisation et nos esprits « imbus du goût de la symétrie administrative » ont pensé qu'il fallait procéder par gradation et que les voies de terre devaient précéder les voies de fer. Il est résulté de cette hérésie coloniale que nos possessions se sont développées plus lentement que celles de nos rivaux.

Il faut pourtant reconnaître que les principes nouveaux tendent à s'imposer — même en France — et M. Waldeck-Rousseau les a reconnus à la tribune de la Chambre : « Je pense, en effet, — c'est aujourd'hui un axiome reçu qui diffère un peu des anciennes méthodes — qu'au lieu de faire de l'agriculture et du commerce pour y (dans les colonies) établir ensuite des chemins de fer, il faut faire des chemins de fer, précisément pour permettre au commerce et à l'industrie de s'exercer et de produire des résultats. »

Les conséquences immédiates de ce principe sont :

1° Que les chemins de fer coloniaux doivent être commencés dès le début de l'occupation ;

2° Qu'ils doivent être construits très vite pour hâter l'élan de la colonisation, le volume du trafic, la rémunération des capitaux de construction.

On s'est inspiré de ces règles en Indo-Chine et à Madagascar, mais c'est dans l'Afrique occidentale surtout qu'il est urgent de les appliquer. Cette région a des ressources insoupçonnées et puis, elle manque presque totalement de certains produits indispensables aux agglomérations humaines, par exemple : le charbon, la chaux et surtout le sel. L'Afrique occidentale pouvant exporter et devant importer, les voies de pénétration sont appelées à prospérer.

Le Soudan produit du bétail et surtout des grains qu'il fournit aux nomades du Sahara dans le port de Tombouctou ; en échange le Sahara extrait de ses salines tout le sel nécessaire aux populations soudanaises. Ainsi ces deux régions se complètent.

La pénétration par les chemins de fer de ce gros bloc que forment nos possessions africaines a commencé par le nord, en Algérie, il y a plus de trente ans, mais, on s'est arrêté au seuil du Sahara. Dans l'ouest, des voies ferrées ont été commencées il y a vingt ans. Cette pénétration par l'ouest est actuellement jalonnée suivant deux directions sensiblement normales à la côte et écartées d'environ 500 kilomètres qui partent, l'une de Dakar au Sénégal, et l'autre de Konakry.

Supposons le réseau de pénétration de l'Afrique occiden-

tales française exécuté ou au moins très avancé, comment son action s'exercera-t-elle, à quelles nécessités ces lignes de pénétration seront-elles soumises ? se demande M. d'Agoult.

Par l'effet du manque de voies de terre affluentes et l'impossibilité conséquente du camionnage, les lignes ne pourront ni attirer ni refouler les marchandises lourdes et encombrantes sur de bien grandes distances à partir de la voie. Le volume du trafic sera donc relativement faible ou le prix de revient du transport proportionnellement élevé. Les tarifs des voies de pénétration dans les pays neufs doivent donc être élevés, au moins pendant les années de début, dans la période que l'on pourrait appeler, d'après nous, « période d'organisation esquissée ».

Une deuxième nécessité des tarifs des chemins de fer africains est d'être décroissant pour les longs parcours. C'est là une nécessité évidente, et à cause de l'élévation même des tarifs, et à cause de la longueur des parcours.

Enfin, il est indispensable que les tarifs soient différents pour l'importation et l'exportation, et franchement inversés : aussi élevés qu'il est économiquement nécessaire pour l'importation, aussi bas que possible pour l'exportation. En général, dans les colonies françaises on hésite à dégrever largement l'exportation.

Quant aux recettes et aux rendements il faut évidemment les évaluer en se basant sur les besoins actuels (besoins d'alimentation) des indigènes et sur leurs besoins futurs

(besoins factices). Ces derniers se développent avec la civilisation.

Parmi les besoins du premier degré il faut mentionner le sel qui est « le mobile commercial actuel presque unique, et la cause des migrations et des guerres ». Jusqu'ici tout le sel consommé au Soudan est arrivé du Sahara puisque les fétichistes et surtout la forêt côtière sont impénétrables au trafic extérieur.

Mais, du jour où les voies de pénétration fonctionneront une révolution économique se produira et le sel européen supplantera, à cause de son bon marché, le sel du Sahara. Ce sera une grande source de rendement pour les voies ferrées, car il se consomme beaucoup de sel en Afrique.

Les difficultés techniques peuvent provenir des tracés, de la fièvre, de la main-d'œuvre.

Dans un pays neuf, les tracés des lignes de pénétration doivent être ceux de la moindre résistance. On ne doit pas se préoccuper des agglomérations humaines peu importantes et, pour ainsi dire « flottantes ». Ces agglomérations viendront naturellement à la voie ferrée. Une des difficultés des tracés provient du manque d'eau superficielle, mais les travaux récents de Dakar et de Rufisque témoignent de l'énorme quantité d'eau qui s'accumule pendant la saison des pluies dans les sables. « *La méthode la plus certaine pour avoir de bons tracés, est d'en laisser la responsabilité à ceux qui construisent la ligne et l'exploitent, sans leur imposer de déflexion. Leur intérêt de constructeurs et d'ex-*

exploitants sera un guide presque infallible. La direction générale des tracés doit être la normale à la côte. »

La question de la fièvre est importante pour la construction surtout. C'est à cause des difficultés qu'elle occasionne, dès qu'on remue la terre, que la dépense kilométrique moyenne a été évaluée si haut. Il ne faut pas songer qu'un Européen puisse rester plus de quinze jours sur les chantiers sans accès de fièvre. Il importe donc, pour éviter toute interruption dans les travaux, de tripler le personnel blanc, aussi bien celui de la direction que celui des surveillants sur les chantiers. Deux équipes de blancs devront, autant que possible, être tenues en réserve, au moins dans les régions marécageuses. Cet obstacle de la fièvre paludéenne demande une grande fermeté dans les prévisions.

En dehors de la fièvre paludéenne, il faut compter aussi avec la fièvre jaune qui, par bonheur, ne sévit qu'à des intervalles éloignés. La question de la main-d'œuvre est aussi capitale. Sous ce rapport, les entrepreneurs sont mal servis car l'absence de besoins rend l'indigène indolent et paresseux ; ce n'est qu'au contact de la civilisation qui éveille « les besoins factices » que, pour y satisfaire, le noir consent à travailler. Il faut une génération ou une demi-génération de contact européen pour transformer une race d'indigènes africains, au point de vue du travail.

Malgré les difficultés qu'on éprouve pour recruter, en Afrique, une main-d'œuvre et pour l'employer, cette main-d'œuvre existe dans l'ouest au moins.

Toute dépense qui peut accroître la vitesse de construc-

tion doit être faite sans hésitation. De telles dépenses sont toujours payantes.

Pour la mise en œuvre du réseau de pénétration ouest-africain, il faut, avant tout, de la rapidité de décision et d'action.

« Seule, une grande liberté d'initiative, inspirée et contrôlée par une responsabilité effective, peut servir de ressort suffisant pour un travail si important. Il n'y a de responsabilité efficace que celle de l'intérêt. Celui qui construit la ligne, doit donc être celui qui l'exploitera et qui en tirera bénéfice. Aux colonies, il ne faut jamais séparer la construction de l'exploitation. C'est la meilleure garantie d'un plan sage et d'une exécution consciencieuse et sans luxe. »

Il faut une unité de direction avec des pouvoirs aussi étendus que possible ; le contre-poids de l'intérêt empêche mieux les abus que toutes les surveillances administratives qui, d'ailleurs, entraînent des contrats compliqués alors que le régime des chemins de fer coloniaux doit être très long et très simple. Ainsi, une forte unité de direction et de décision est indispensable aux colonies : « tout régime où il y a association de l'initiative privée et des pouvoirs publics est très défectueux, surtout avec les pouvoirs publics de la métropole, parce que cela éloigne au maximum la décision de l'œuvre ».

Actuellement il est admis que l'Etat ne doit pas intervenir dans les chemins de fer de l'Afrique occidentale. Ce qui est entrepris ou projeté en fait de pénétration se fait

ou se prépare sans aucune intervention de l'Etat.

Le principe de la nécessité de l'unité de direction fait aussi son apparition. En Guinée, à Madagascar (et en Indo-Chine), au lieu d'associer les pouvoirs publics et l'initiative privée, et à défaut de représentant de l'initiative privée assez audacieux pour demander à la fois toute la direction et toute la responsabilité, les colonies ont pris directement pour elles la construction de leurs voies ferrées.

1° « *L'entreprise doit avoir d'abord la liberté des tracés. Aucune direction ne doit lui être imposée, seulement le type de la voie. Il ne lui est pas concédé de force, comme en France, une ligne d'un point à un autre. Le problème est tout autre aux colonies. Il est concédé à l'entreprise le droit de faire tant de kilomètres de chemins de fer de pénétration dans une certaine région, jusqu'à son extrémité. L'intérêt de l'entreprise la rendra plus apte que personne à trouver le tracé le meilleur pour que l'essor économique maximum lui donne le plus possible de rendement.* »

2° L'entreprise doit avoir la liberté de ses tarifs dans certaines limites prévues d'avance.

3° Dans le contrat il ne doit être spécifié aucun avantage pour l'administration. Il est illogique qu'une administration impose des réductions de tarifs en sa faveur et qu'elle subventionne d'autre part l'entreprise.

Enfin, les terrains nécessaires doivent lui être remis gratuitement et largement.

Cependant, comme l'entreprise est une question d'offre et de demande, il est indiscutable qu'il faudra donner aux

premières lignes des subventions jusqu'à ce que le succès des premiers résultats amène la concurrence entre les soumissionnaires. La subvention doit être directe, forfaitaire et temporaire.

Comment l'entrepreneur réunira-t-il des capitaux ? En Angleterre on trouve des banques privées qui ont pour but principal les grandes entreprises de travaux publics dans le monde entier.

En France, rien de semblable et nos grands établissements financiers doivent faire fructifier les dépôts de leurs clients dans des « placements de tout repos ». L'argent français va au succès, aux résultats heureux. C'est donc aux ingénieurs qu'il appartient d'attirer les capitaux français sur les voies ferrées africaines en préparant une première réussite. Cet effort de 20 à 25 millions est loin d'être au-dessus de leurs forces.

Nous espérons avoir analysé aussi exactement qu'il est possible de le faire dans un résumé bref le système de M. d'Agoult. Il est incontesté aujourd'hui que les voies ferrées jouent dans les pays neufs le rôle très important que M. d'Agoult leur assigne. « De tout temps, dit le lieutenant colonel Thys, l'occupation d'un pays, sa mise en valeur, son exploitation rationnelle ont eu pour principale caractéristique le développement de ses voies de communication. Ce qui était vrai du temps des « chaussées romaines » l'est davantage au siècle de la voie ferrée, et de même qu'aux temps héroïques les peuples conquérants assuraient leur domination au loin par la création de routes, de même la

prise de possession définitive des pays neufs est marquée par la création des chemins de fer. »

Il est aussi certain que les voies ferrées qui sont les plus simples à établir, les plus puissantes, les plus rapides et en définitive les plus économiques, sont celles qui doivent jouer aujourd'hui le premier rôle aux colonies. Mais, où l'on peut cesser d'être d'accord avec M. d'Agoult, c'est quand il s'agit du « régime des chemins de fer de pénétration ». Notre auteur déclare :

1° Que l'Etat ne doit pas intervenir dans les chemins de fer coloniaux ;

2° Que la construction ne doit être faite que par celui qui exploitera ;

3° Qu'il doit y avoir unité de direction à pouvoirs étendus et responsabilité financière importante.

L'association de l'initiative privée et des pouvoirs publics serait mauvaise. Il faudrait, en conséquence, que « les pouvoirs publics aient seuls, dans les colonies africaines, toute la direction et toute la responsabilité financière de l'entreprise, ou que ce soit l'initiative privée ».

Il ne nous paraît pas bon de laisser à l'initiative privée la grande liberté qu'on réclame pour elle (choix du tracé de la ligne et des moyens d'exécution) ; car, dans des travaux aussi considérables, on ne doit pas rechercher l'intérêt immédiat et direct, comme l'entrepreneur aurait tendance à le faire, mais l'intérêt général et futur de la colonie. Des vues aussi longues ne sont possibles qu'à l'Etat. En outre, si l'on veut « l'unité de régime dans un

réseau d'ensemble », il est bien évident qu'une surveillance supérieure et permanente devra diriger l'initiative privée.

Quant au rendement des voies ferrées de pénétration, il ne faut pas, pour l'évaluer, séparer l'exportation de l'importation. L'une dépend étroitement et nécessairement de l'autre : on n'achète que parce qu'on vend. Autrement dit : on n'importe que dans les limites où l'on exporte. Or, dans l'état actuel de la civilisation africaine, on ne peut compter sur des exportations bien considérables : 1° Les voies ne rencontrent pas d'agglomérations riches ou seulement industrielles ; 2° il n'existe pas de routes pour apporter de l'arrière-pays des objets de trafic au chemin de fer ; 3° il sera difficile de secouer la torpeur des nègres qui, n'éprouvant pas de « besoins factices », dédaignent de travailler. *Au surplus, ces habitants du continent noir sont très disséminés.* A notre avis — et pour éviter les déceptions — il est sage de ne point compter sur un rendement immédiat bien sérieux des *voies qui s'enfonceront au cœur de l'Afrique* et le commerce du sel lui-même, sur lequel M. d'Agoult fonde tant d'espairs, sera impuissant à assurer un trafic rémunérateur (1).

(1) Dans une étude savante et très personnelle sur « La question des chemins de fer dans l'Afrique occidentale » — (« Questions diplomatiques et coloniales, » n° du 1^{er} avril 1901). — M. Aspe-Fleurimont, conseiller du commerce extérieur, réfute la théorie de M. d'Agoult. Nous avons pensé à reproduire ici — en l'abrégé — le travail de M. Aspe-Fleurimont ; mais, outre qu'il est plein de difficultés d'abrégé une réfutation très serrée, nous

Comme M. Camille Guy l'a fait observer : « Il ne faut pas se figurer, comme aujourd'hui on a tendance à le faire, qu'il suffit de construire une voie ferrée pour que le pays devienne instantanément riche, peuplé et civilisé. »

En cette matière, comme en toutes les autres, il faut *distinguer* et classer les colonies en raison de leur prospérité, c'est-à-dire, de leur degré de civilisation.

Il est très naturel que l'Etat cherche à émanciper ses colonies car leur tutelle est fort onéreuse. On ne saurait donc reprocher à l'Etat de refuser sa garantie quand les ressources de la colonie lui permettent d'emprunter, par exemple. Mais, puisqu'il est admis que la construction des voies ferrées est importante pour la mise en valeur, l'Etat ne doit pas hésiter à accorder l'aide de ses finances (sous forme de garantie d'intérêt ou de subvention directe) quand la colonie est dans l'impossibilité de supporter les charges de l'entreprise. C'est là pour l'Etat une dépense nécessaire de la politique coloniale. « S'il est démontré que par suite de circonstances toutes particulières, la rémunération des capitaux exigés pour un grand travail, ne semble pas plus aléatoire que dans ce que l'on est convenu d'appeler les « bonnes affaires », la garantie officielle doit se faire sentir simplement sous forme de facilités à accorder aux tenants de la concession, occupation gratuite des terrains, emploi des matériaux nécessaires sans rémunération, uti-

avons cru qu'on nous serait reconnaissant d'avoir mis chacun à même de lire l'auteur.

lisation libre des forces naturelles, recrutement de la main-d'œuvre favorisée, dispense de droits et taxes pendant un certain laps de temps, etc. »

La vérité nous paraît être : L'Etat a quelquefois pris entièrement à sa charge la dépense de construction de certains chemins de fer, ou, du moins, y a contribué notablement en garantissant l'intérêt du capital de premier établissement. Il a toujours eu plus tard à le déplorer, soit qu'il ait pris pour base des évaluations insuffisantes, soit que la garantie d'intérêts calculée d'après des conventions hasardeuses ou des dispositions forfaitaires, l'oblige à tenir ses engagements pécuniaires alors que l'entreprise est devenue largement rémunératrice.

A l'Etat, il est très légitime de substituer les colonies dès que leurs ressources commencent à se développer, et l'on peut affirmer que c'est désormais devenu le cas général. Lorsqu'une administration coloniale décide d'exécuter entièrement à sa charge la voie projetée, la situation pour elle est assez simple. Si le budget local est suffisamment riche pour payer chaque année, selon la marche des travaux, les frais de construction, l'administration de la colonie inscrira dans ses prévisions de dépenses et parmi les autres charges auxquelles elle doit pourvoir les crédits jugés nécessaires. Si la colonie doit faire appel à des ressources extraordinaires, elle aura recours à un emprunt qu'elle s'efforcera de négocier aux conditions les plus avantageuses. La situation devient, au contraire, un peu plus embarrassante lorsqu'une entreprise privée assume,

avec les risques de l'exploitation, une partie des dépenses de construction. Des combinaisons variables peuvent intervenir alors ; mais il est certain que l'exemple des entreprises de l'Etat tend à faire rejeter, de plus en plus, toute promesse de garantie d'intérêts. Pour rémunérer les concours privés dont bénéficie la colonie, on hésite aujourd'hui entre deux systèmes qu'il arrive parfois de combiner ; d'une part, là où elles sont possibles, des concessions de terres ; d'autre part, une subvention avec partage des bénéfices. Le partage des bénéfices, en particulier, offre cet avantage pour la colonie qu'il atténue l'importance de la subvention, et qu'il lui permettra de récupérer celle-ci complètement si les résultats de l'exploitation deviennent un jour très satisfaisants.

Il n'est pas besoin de remarquer, ici, que la construction des voies ferrées coloniales donne « un coup de fouet » puissant aux industries métropolitaines qui reçoivent les commandes. Des esprits, sans doute logiques et pour qui le protectionnisme est un dogme, ont pensé que, puisqu'il s'agissait de travaux à exécuter dans des colonies françaises, le matériel fixe et roulant (rails et wagons) devait être d'origine française.

L'école libre-échangiste plaide, au contraire, qu'il faut laisser les colonies ou leurs entrepreneurs acheter là où c'est le meilleur marché pour abaisser notablement, de 10 0/0 au moins, le prix de revient de la voie.

Il ne nous appartient pas de discuter ici les arguments fondamentaux des deux grands systèmes rivaux ; mais

nous ne pouvons cacher que nous sommes partisan du principe de liberté. « Les faits sont là pour prouver que les colonies, à quelque nation qu'elles appartiennent, ne se développent qu'en raison directe de la liberté économique dont elles jouissent ; les Anglais l'ont si bien compris qu'ils laissent généralement une grande liberté à leurs possessions coloniales qui établissent le régime commercial qui leur convient. »

Il est au moins singulier que, dans le but de mettre en valeur une nouvelle possession et de l'initier aux rites budgétaires, la mère-patrie commence par lui imposer une augmentation de dépense injustifiée de 10 0/0. Il est bien évident, en effet, que ce sera la colonie qui, en fin de compte, devra supporter « l'incidence » de la dépense supplémentaire de 10 0/0 ; car, au vu du cahier des charges qui lui imposera de s'approvisionner en France exclusivement, l'entrepreneur éclairé sur les conséquences de la clause insérée ne manquera pas d'exiger une subvention plus élevée.

Il ne nous paraît pas que la nation colonisatrice doive s'attacher à mettre en coupe réglée une nouvelle possession.

Enfin, on ne voit pas comment l'industrie française profitera à *coup sûr* des travaux qu'on se sera attaché à lui réserver (1) : pour les rails et les traverses métalliques,

(1) Discussion d'un projet de loi ayant pour objet d'approuver la convention conclue entre le protectorat de la Côte des Somalis et la Compagnie des chemins de fer éthiopiens.

rien n'est plus simple à une maison française que d'acheter en Belgique ou en Angleterre et de faire expédier de Dunkerque par connaissance français. Cette maison (de

« M. Goutant propose, par voie d'amendement, d'ajouter à la loi la disposition suivante :

« Sous réserve que le matériel fixe et roulant nécessaire à la construction et à l'exploitation sera exclusivement de provenance française. »

M. le Ministre des Colonies : « Je prie M. le sénateur des Ardennes de vouloir bien retirer son amendement, et voici pourquoi : c'est que je me suis préoccupé moi-même de la question qui fait l'objet de cet amendement.

« Je me suis adressé à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens et je lui ai demandé de prendre, envers le Ministre des Colonies, l'engagement de s'adresser, pour toutes les fournitures de matériel, à l'industrie française; et voici, messieurs, ce que m'a répondu M. le président de la Compagnie :

« Monsieur le Ministre, au cours de la discussion de la convention relative à l'allocation par le protectorat de la Côte française des Somalis d'une subvention annuelle de 500.000 francs à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, vos services nous ont demandé de prendre l'engagement de réserver à l'industrie française les commandes de matériel et de matériaux nécessaires à la construction du chemin de fer de Djibouti à Addis-Harrar.

« *Malgré le surcroît considérable qui en résultera dans les dépenses du chemin de fer*, nous prenons l'engagement de réserver à l'industrie française la fourniture de toutes les matières et du matériel restant à commander pour l'achèvement de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar. En cas, toutefois, d'impossibilité, nous nous engageons à vous en référer et à solliciter votre autorisation pour déroger à l'engagement pris ci-dessus.

« Veuillez agréer, etc.

« Le Président,

« CHEFNEUX.

commerce) partagera avec l'industriel belge ou anglais es bénéfices de la commande, gardera pour elle le boni de 10 0/0 et notre industrie n'aura rien touché (1).

« Je puis donner au Sénat l'assurance que je tiendrai dans tous les cas la main à l'exécution de cet engagement. »

M. Goutant retire son amendement.

(*Journal officiel*, 29 mars 1902.)

(1) Pour l'Afrique occidentale et notamment pour la Côte d'Ivoire et le Dahomey, la convention franco-anglaise du 14 juin 1898, prohibe, pendant 50 années, les tarifs différentiels.

CHAPITRE V

UN CHEMIN DE FER. — DEUX PROJETS

Il faut quitter les possessions coloniales françaises pour trouver un chemin de fer qui, par les résultats qu'il donne actuellement, mérite presque d'être présenté comme type : c'est le chemin de fer du Congo belge. L'industrielle Belgique nous fournira encore l'un des deux projets — le plus audacieux, le plus colossal — qu'il nous reste à étudier.

1^o *Chemin de fer du Congo belge.* — On est d'abord surpris que le Congo belge soit doté d'une ligne de chemin de fer alors que le Congo français en est dépourvu. Est-ce à dire que la France n'a jamais songé à établir une voie ferrée sur son territoire ? Non, et dès 1886 M. de Brazza faisait commencer les études de tronçons de ligne, réunissant les parties navigables de la Niari et allant aboutir au Stanley-Pool. On ne donna pas suite à ces premières études qui furent terminées en 1889. Sous la pression de l'opinion publique, on reprit l'examen de la question et on arrêta un plan :

La Niari était utilisée jusqu'à Kakamoëka ; à cet en-

droit, une première ligne ferrée aurait été construite sur 70 kilomètres jusqu'au confluent de la rivière Mtigni ; à partir de ce point jusqu'à Zilengoma, sur 160 kilomètres environ, la navigation est libre d'entraves, et le fleuve, presque aussi beau que dans la partie inférieure de son cours, a encore une largeur de 400 mètres en certains points. A Zilengoma, il y a un passage difficile mais, de Zilengoma à Biédi (230 kilom.) la navigation est possible. De Biédi à Brazzaville (125 kilom.) on devait établir un second tronçon de voie ferrée.

Soit : 195 kilomètres de rails à déployer.

Malheureusement le prix de revient était considérable et on évalua à 12 millions le coût du premier tronçon de 70 kilomètres (171.400 francs le kilomètre). Ce fut certainement là la principale raison de l'abandon du projet. Une raison subsidiaire — quoique importante encore — fut la création de la ligne belge : Matadi-Stanley-Pool, ouverte au trafic en 1898.

Si la ligne se construisait en territoire belge, du moins il eût fallu, « pour ne pas capituler devant la puissante organisation des intérêts belges », constituer au Congo français une compagnie française capable d'entrer en relations directes avec la compagnie belge. C'est dans ce sens que M. de Brazza écrivait, le 6 mars 1891, au sous-secrétaire d'Etat : « Au moment où l'œuvre actuellement commencée du chemin de fer belge devra, pour assurer l'achèvement des travaux, faire appel à de nouveaux concours, la compagnie française pourrait, en pleine connaissance de cause,

intervenir dans la question, de manière à acquérir par ce fait, pouvoir et qualité pour représenter et défendre les intérêts du Congo français dans la compagnie du chemin de fer belge.

« Pour avoir équitablement cette qualité, la compagnie française devrait pouvoir apporter à l'œuvre du chemin de fer, laquelle, après entente, deviendrait une œuvre commune, les 20 0/0 des droits de sortie perçus sur les territoires de la région intérieure du Congo français. La colonie du Congo français se réservera, par ce fait, un avantage semblable à celui que s'est réservé le Congo belge, le jour où il s'est dessaisi, au profit de la compagnie du chemin de fer, des 20 0/0 des droits de sortie perçus sur ses territoires.

« En se plaçant dans cet ordre d'idées, il est, je crois, possible d'arriver à une entente au sujet de l'utilisation du chemin de fer belge pour la mise en valeur du Congo français... Il y a donc lieu de poursuivre la fondation d'une compagnie qui continuerait, aux divers points de vue mentionnés plus haut, son intervention pour garantir notre avenir dans la question. »

Le 25 septembre 1892, M. de Brazza écrivait à nouveau : « Notre situation est restée stationnaire tandis que l'organisation économique adoptée par la Belgique arrivait à établir le bénéfice d'un monopole de fait en faveur des compagnies belges qui s'étaient créées sous l'impulsion personnelle du roi. L'accaparement de tout le Congo par une collectivité de compagnies liées à la compagnie du chemin

de fer, me paraît inévitable. Nos intérêts ne pourront être sauvegardés que si les capitaux français parviennent à occuper dans cette collectivité une place proportionnelle à l'étendue de notre territoire.

« Les conditions économiques de la mise en valeur de nos territoires étant subordonnées à la question des transports, il est nécessaire tout d'abord que nos intérêts soient représentés et que notre influence puisse s'exercer au sein de la compagnie du chemin de fer belge.

« La formule de cette solution, au sujet de laquelle il serait utile de pressentir le gouvernement de l'Etat indépendant, peut se résumer ainsi :

« L'augmentation prochaine du capital affecté au chemin de fer ne pourrait-elle pas être effectuée par la fusion d'une compagnie française avec la compagnie du chemin de fer belge, de manière à introduire au sein de celle-ci une juste représentation des intérêts français ?

« Si les avantages, que la colonie du Congo devrait concéder à cette compagnie pour assurer sa fondation, étaient identiques à ceux que l'Etat indépendant a constitués en faveur de la compagnie belge, l'Etat du Congo consentirait-il à laisser établir, en faveur de notre colonie, une situation semblable à celle dont lui-même bénéficie en ce qui concerne le transport du personnel et matériel de l'Etat ?

« Si l'Etat indépendant du Congo est disposé à entrer dans ces vues, la solution se trouve toute préparée. »

Ainsi, un moyen s'offrait qui aurait permis, non seule-

ment de ne pas souffrir de la concurrence du chemin de fer belge, mais encore d'en tirer des profits largement rémunérateurs. La compagnie belge n'y était pas opposée ; le Gouvernement français y était favorable ; mais on craignit l'opinion publique qui n'aurait pas manqué d'accuser le Gouvernement et les administrations financières d'avoir vendu à une nation voisine le Congo français (1).

L'initiative de la construction du chemin de fer du Congo belge revient à un groupe de financiers et d'hommes d'affaires belges sous l'impulsion de l'Etat indépendant et avec la participation financière du Gouvernement belge. Il n'a été accordé ni subvention, ni garantie d'intérêt du capital. L'Etat du Congo n'étant encore en 1887 qu'à ses débuts, avait toutes les charges d'organisation, d'exploration et d'expéditions militaires, tandis que, d'autre part, toutes ses ressources étaient à créer. Il n'était donc pas possible qu'il s'imposât de nouvelles charges financières. C'est pourquoi l'on se tourna du côté de l'Etat belge, à qui il ne fut naturellement demandé aucun sacrifice, la compagnie, ainsi que le but qu'elle poursuivait, lui étant *légalement* étrangers, mais une simple participation à rétribuer dans la formation du capital.

En vertu d'un vote des Chambres législatives, l'Etat souscrivit, sur les 25 millions de francs du capital à émettre, 10 millions de francs en actions de capital jouis-

(1) La ligne belge aurait probablement emprunté notre territoire pour la première partie du tracé.

sant d'un dividende limité à 3 1/2 0/0 et remboursables au pair.

Le capital fixé primitivement s'étant trouvé insuffisant, l'Etat belge intervint encore par la suite, d'abord pour garantir un emprunt obligatoire de 10 millions de francs rapportant un intérêt de 3 0/0, puis pour souscrire les 5 millions de francs nécessaires pour porter le capital-actions à 30 millions de francs. Cette dernière participation se composait d'un tiers en actions de capital et de 2/3 en actions ordinaires.

Le capital total de la compagnie est de 65 millions de francs, dont 30 millions en actions et 35 millions en obligations. Le capital social se répartit comme suit : 12 millions de francs en actions de capital jouissant d'un dividende limité de 3 1/2 0/0 et remboursables au pair par tirages au sort ; et 18 millions de francs en actions ordinaires jouissant en premier lieu d'un dividende de 7 0/0 et remboursables au double du pair par tirages au sort.

Sur les bénéfices restant après prélèvements légaux et apurement de toutes les charges, y compris les dividendes et remboursements précités, il est payé 20 0/0 à l'Etat indépendant comme charge sociale et en compensation de l'abandon qu'il a fait des droits de reprise de la concession pendant 10 ans.

Le restant des bénéfices est ainsi réparti :

10 0/0 au Conseil d'administration ;

50 0/0 aux actions privilégiées ;

40 0/0 aux parts de fondateur,

Le capital-obligations est ainsi composé :

10 millions de francs à intérêt de 3 0/0 remboursables au pair et garantis par l'Etat belge ; et 25 millions de francs à intérêt de 4 1/2 0/0 remboursables avec une bonification de 5 0/0 au-dessus du pair.

La distance de Matadi à la gare de formation de Dolo, voisine du port fluvial de ce nom sur le Stanley Pool, est de 388 kilomètres et de 399 jusqu'à la gare de Léopoldville à proximité du port de cette ville. La ligne part de Matadi parce que le Congo est accessible, jusque-là, aux navires de mer. Elle s'arrête au Stanley-Pool car c'est à ce point que vient déboucher un réseau complet d'affluents ayant, approximativement, 18.000 kilomètres de développement et offrant, sans danger et sans obstacles notables, des routes faciles à la navigation.

Depuis le milieu de 1894, date à laquelle les travaux ont été poussés avec la plus grande activité, l'avancement du rail a été successivement, pour chaque campagne annuelle allant de juin à juin, de 50, 90, 100 et enfin 120 kilomètres. Le coût moyen du kilomètre, tout armé et outillé, est de 150.000 francs. Toutefois, si on fait abstraction des difficultés normales des débuts et si l'on ne considère pas les 50 premiers kilomètres, le prix de revient du kilomètre construit est d'environ 125.000 francs. Le reproche que l'on fait à la voie ferrée du Congo belge est son écartement trop faible, de l'aveu même des ingénieurs belges : 0 m. 75 centimètres.

Le tableau ci dessous indique, pour les quatre premières

années d'exploitation, le montant des recettes totales perçues, celui des recettes à la descente et les recettes voyageurs :

Années	Recettes totales	Recettes à la descente	P. C. des recettes à la descente par rapport aux recettes totales	Recettes dues aux voyageurs	P. C. de la recette voyageurs, bagages compris par rapport aux recettes totales
1897-1898	5.304.690,92	963.039,54	18 p. c.	580.994,76	11 p. c.
1898-1899	10.108.541,09	1.947.667,84	19 »	1.034.257,94	11 »
1899-1900	13.182.800,84	2.697.816,50	20,46 »	1.194.887,36	9 »
1900-1901	12.940.029,86	3.345.897,10	25,86 »	1.206.639,98	9,32 »

Et les recettes d'exploitation pour 1900-1901 se répartissent ainsi :

Voyageurs de 1 ^{re} classe	667.569,15
Voyageurs de 2 ^e classe	243.371,67
Taxe supplémentaire pour l'organisation de trains spéciaux.	1.000 »
Bagages	294.699,16
Marchandises	11.652.594,84
Produits divers	80.795,44
Total.	12.940.029,86

Tout le monde reconnaît la situation florissante du chemin de fer du Congo belge et de la colonie elle-même ; mais on s'est inquiété de l'avenir de la colonie et, par voie de conséquence, de l'avenir du chemin de fer, après la disparition de l'ivoire et du caoutchouc que l'Etat indépendant a produit jusqu'ici presque exclusivement.

« La Gazette coloniale » de Belgique a procédé, sur ce point, à une enquête dont elle rapporte les résultats dans son numéro du 23 février 1902 : « Les statistiques commerciales de l'Etat indépendant du Congo concernant l'année 1900, les dernières qui aient été publiées, accusent, pour le commerce spécial, à l'exportation, 47 millions environ.

« Dans ce chiffre, le caoutchouc figure pour 40 millions, l'ivoire pour 5 millions, et tous les autres produits réunis café, copal, huile et noix de palme, cacao, tabacs, bois et divers — pour 2 millions.

« Les réserves d'ivoire et de caoutchouc étant supposées épuisées, il semble donc que les exportations de l'Etat du Congo se réduiraient à un chiffre insignifiant.

« L'avis unanime des personnalités que nous avons consultées est que, même dans l'hypothèse de ce double épuisement, l'avenir du Congo ne se trouverait pas compromis et que le développement économique de la colonie serait simplement retardé.

« L'ivoire doit fatalement s'épuiser avant peu de temps : c'est indéniable.

« Semblable danger n'existe pas en ce qui concerne le caoutchouc.

« En admettant, toutefois, que ce danger existe, en supposant donc que la récolte des deux produits qui alimentent actuellement la presque totalité du commerce d'exportation de l'Etat du Congo soit réduite à néant, la valeur de la colonie subsisterait toute, représentée qu'elle serait

par ses autres richesses naturelles, dont l'exploitation rationnelle et méthodique pourra toujours rémunérer les capitaux engagés.

« Tel est, en substance, l'avis généralement exprimé. »

Le Congo français aurait le même présent et serait appelé au même avenir que la colonie belge si, comme elle, il avait un chemin de fer.

A présent que la ligne Matadi-Stanley-Pool fonctionne régulièrement, notre port de Loango — mauvais d'ailleurs — est de moins en moins fréquenté au profit de Matadi et les produits de l'arrière — Cameroun allemand, qui transitent par le Congo français (Ouessou et la Sanga), aboutissent à Matadi. Sans doute — et certains le demandent — il serait possible de reprendre les premiers projets qui favoriseraient Loango mais, outre que ce port est mauvais, comme nous l'avons déjà indiqué, et, conséquemment, lutterait difficilement avec Matadi, on doit se demander encore s'il ne serait pas téméraire de hasarder des capitaux considérables dans l'unique dessein de faire concurrence à une ligne florissante et qui même rend des services aux régions françaises qu'on se proposerait de desservir directement. Notre Gouvernement l'a pensé et, dès 1896, la France s'est mise en rapport avec la compagnie du chemin de fer belge. Elle s'est engagée à se servir, pour sa colonie, du chemin de fer établi dans l'Etat indépendant ; en revanche, la compagnie lui a accordé une réduction de 40 0/0, la même que celle stipulée au profit des transports de l'Etat indépendant.

S'il nous paraît que, dans le sud de notre colonie, il n'y ait rien à faire — au point de vue spécial qui nous occupe — il nous semble difficile de rester indifférents au projet qu'ont formé les Allemands de construire de Batanga (Cameroun) à Ouessou (sur la Sangha) une ligne qui sera pour cette région ce qu'est, pour la partie sud de notre colonie, la ligne Matadi-Stanley-Pool. Il serait déplorable que nous ne sachions pas mieux assurer une voie française au nord du Congo que nous n'avons su le faire au sud. Il semble que, pour le Congo français, il soit essentiel d'étudier sérieusement deux voies : l'une, de pénétration, allant de Libreville à Ouessou et préconisée par M. l'administrateur Fourneau, l'un des hommes les plus compétents en matière congolaise ; l'autre, de raccordement, entre le bassin de l'Oubangui et celui du Chari, qui irait de Fort-Sibut à Fort-Crampel et aurait une longueur d'environ 150 kilomètres. Cette dernière ligne, considérée comme indispensable par M. Gentil, assurerait les communications entre les deux parties du Congo, si bien desservies déjà par les voies fluviales que la ligne Fort-Sibut-Fort-Crampel ferait communiquer de la façon la plus simple et la plus pratique. Ainsi serait réalisée l'unité politique et économique de notre immense et riche colonie du Congo.

2° *Le Transsaharien*. — « L'Afrique sera au premier qui saura y pousser le rail », disait Stanley. Nous avons écouté, en France, la parole du célèbre explorateur et, avant même d'exécuter le possible en traçant, par exemple, le chemin de fer du Congo, nous avons conçu l'irréali-

sable, et donné une forme nette à la chimère, en pensant au Transsaharien.

Les projets de Transsaharien, d'abord mis en avant, en 1879, par M. Duponchel, puis repris en 1890, par M. Georges Rolland et en 1899, par M. Paul Leroy-Beaulieu, n'ont pas abouti jusqu'ici. On avait cessé de s'occuper du Transsaharien — peut-être même d'y croire — quand l'occupation de Tombouctou par une garnison française et l'entrée à In-Salah, en janvier 1900, de la mission Flamand, a réveillé les ingéniosités *métropolitaines* endormies. M. Paul Leroy-Beaulieu a apporté aux nouveaux projets l'appui de sa haute autorité dont les conclusions sont contraires, *en fait*, aux conclusions de l'explorateur Foureau. On n'est parvenu à se mettre d'accord ni sur le point de départ, chacune des provinces algériennes ainsi que la Tunisie ayant ses partisans irréductibles, ni sur le point d'arrivée, les uns soutenant qu'il faut se diriger vers Tombouctou, les autres qu'il faut viser la région du lac Tchad. Quatre tracés sont proposés actuellement :

1° Tracé Biskra. — La ligne file sur Amguig et hésite entre le Tchad et le Niger. La branche ouest atteindrait le Niger vers Tombouctou. L'utilité de la branche est serait peut-être plus grande : elle ouvrirait au commerce des régions neuves.

2° Tracé Tunisien. — Il partirait du golfe de Gabès, sur Ghadamès et Ghat.

3° Tracé Alger. — Son but est de relier le réseau d'Alger

au Transsaharien par Berrouaghia, Laghouat vers El-Goléah et le sud.

4^e Tracé Oran. — Le tracé Oran touche In-Salah, l'Adrar, et arrive à Tombouctou (1).

Sur le fond même de la question, l'accord entre partisans et adversaires du Transsaharien ne semble pas plus près de se faire que sur le choix du tracé. Si les difficultés techniques, provenant des dunes et du manque d'eau, sont loin d'être insurmontables, les objections économiques sont nombreuses et graves.

Mais, quels sont les arguments invoqués par les partisans du Transsaharien ? Ils sont de trois ordres : géographiques,

(1) En inaugurant, le 1^{er} février 1900, la station de Djenien-Bou Rezg (à 339 kilomètres de la côte), M. Laferrière, gouverneur général de l'Algérie, disait :

« Cette station de Djenien-Bou-Rezg a le privilège d'être, à la fois, un terminus et une tête de ligne : un terminus pour la traversée de l'Algérie proprement dite ; une tête de ligne pour le parcours du Sahara algérien et des oasis qui en dépendent.

« Je sais qu'on parle de prolonger dans le Sahara une voie ferrée algérienne : des esprits généreux évoquent l'idée d'un Transsaharien.

« Certes, nul n'applaudit plus que moi à cette grande pensée d'unifier par le rail tous les territoires de notre empire africain ; mais cette haute conception, à raison même des horizons, presque illimités, qu'elle nous ouvre, depuis la Méditerranée jusqu'à l'Equateur, m'apparaît plutôt, je l'avoue, comme une question d'ordre national que comme une question simplement algérienne. La France est la commune souveraine des territoires qu'il s'agit de réunir et du hinterland qui les sépare ; à ce titre nous ne saurions devancer ni préjuger ses décisions peut-être encore lointaines. »

économiques et politiques et aucun ne nous paraît très probant.

a) *Arguments géographiques.* — On peut dire que le Sahara nous est inconnu ou à peu près inconnu même après les explorations de Flatters, de Rolland, de Foureau et de Lamy, de Camille Douls et la récente campagne géologique de M. Flamand. Or, tous les projets présentés considèrent le pays à traverser comme un pays connu. En outre, pourquoi vouloir unir notre colonie du Soudan à l'Algérie que l'on représente à tort comme la porte de sortie de nos possessions africaines alors qu'elle est, tout simplement, une « façade ». « Si nous avons pris possession de la Nouvelle-Calédonie, par exemple, et de Madagascar, écrit M. Aug. Bernard (« La question du Transsaharien »), c'est pour leur valeur propre et intrinsèque et non parce qu'elles ouvrent l'accès d'autres contrées. Au Congo, au Sénégal, au contraire, nous avons surtout cherché l'accès des magnifiques réseaux du Congo et du Niger. Au Tonkin, nous avons un pays riche par lui-même et qui nous ouvre, en outre, la voie vers le Yunnan et la Chine méridionale. Il n'en est pas de même de l'Algérie. Elle a sa valeur propre et cette valeur est telle qu'elle reste le plus beau joyau de la parure coloniale de la France ; mais l'Algérie n'est pas du tout la porte de notre empire africain. » Les portes de sortie naturelles des produits du Soudan sont le Sénégal et le Niger, Dakar et Konakry, Grand-Bassam et Kotonou et non les oasis de l'Aïr ou celles du Tafilet.

b) *Arguments économiques.* — La Sahara est une région déshéritée sans terres riches à cultiver. Il ne faut pas songer à y étendre le commerce ou à y créer des industries. Ce n'est pas avec des dattes et du sel que l'on pourra alimenter le trafic d'une voie ferrée aussi longue et aussi coûteuse. Pourquoi l'Algérie du sud et le Soudan échangent-ils entre eux des produits qui sont identiques dans les deux pays? Pourquoi, surtout, les indigènes expédieraient-ils par la voie ferrée très coûteuse les marchandises à destination de l'Europe alors qu'ils ont à leur disposition des voies fluviales bien plus économiques à tous égards?

c) *Arguments politiques.* — Ce sont les meilleurs que l'on puisse faire valoir en faveur du Transsaharien, quoiqu'il soit assez difficile de percevoir l'avantage que l'on aurait, en cas d'une guerre avec l'Angleterre, à posséder cette voie ferrée. Quel avantage y aurait-il le jour où l'Algérie serait attaquée en même temps que le Soudan, à pouvoir transporter des soldats du Niger à Biskra alors que, sans doute, on transporterait en même temps des soldats de Biskra au Niger? Il faut remarquer que les stratégestes ne demandent pas le Transsaharien.

Comment seraient actionnées les locomotives? Il n'y a pas de houille au Sahara et, dans ces conditions, les trains devront transporter avec eux leur combustible pour la vapeur. Quant à l'électricité, il n'y faut point songer, puisqu'il n'y a pas de chutes d'eau utilisables dans le désert.

Nous arrivons à la question capitale des chiffres. Le Transsaharien coûtera 800 millions. Il semble que cette

somme énorme peut être employée à des entreprises moins aléatoires que le Transsaharien.

« Qu'est le Sahara ? se demande M. Foureau (« D'Alger au Congo par le lac Tchad »). Faut-il l'abandonner, renoncer à ne jamais rien en tirer, ou, au contraire, cette région présente-t-elle certains avantages qui permettent de croire à son avenir ?

« Notre traversée du Sahara ne peut nous éclairer que sur le parcours de la ligne suivie, mais non pas sur l'ensemble de la région tout entière, si ce n'est par déduction.

« Il est évident, *a priori*, que le Sahara actuel ne peut rien nous fournir, que ses populations sont pauvres et des plus hostiles à la pénétration européenne, que ses productions sont nulles et que le transit commercial qui le traverse est insignifiant...

« Quant à ce qui concerne le Soudan, c'est-à-dire cette partie du continent qui s'étend de Zinder au Tchad, la question n'est plus la même. Là le sol est fécond et peut être en entier cultivé, mais cultivé en produits dont je ne vois guère l'écoulement possible vers la métropole.

« Le moyen de tirer parti de ce pays est donc de chercher à y introduire en masses les plus considérables possible, les objets de fabrication française. Pour obtenir ce résultat, il faut d'abord assurer la sécurité sur tout le territoire. Nous obtiendrons ainsi une natalité très grande des indigènes, et, partant, des besoins toujours croissants. Ces besoins se traduisent par la recherche d'étoffes surtout, et c'est là qu'est l'avenir du Soudan.

« Dans l'état actuel des choses, il convient pour desservir cette région aussi bien que celle de l'Aïr qui est franchement saharienne et où les besoins d'étoffe présentent la même intensité — d'essayer d'établir à notre profit un service de caravanes ; une action combinée du gouvernement de l'Algérie et du gouvernement du Soudan suffirait probablement à résoudre le problème...

« Si maintenant nous passons aux régions du Chari et du bassin du Congo, nous nous trouvons en face d'une situation très différente de celle des deux premières contrées traversées. La partie nord de cette région est assez semblable au Soudan et encore susceptible de cultures similaires de celle de ce dernier pays ; mais au delà il ne reste plus que la forêt et la production d'ivoire et le caoutchouc. L'ivoire ne peut affluer indéfiniment et la chasse à l'éléphant n'a qu'une durée limitée. Quant au caoutchouc, une sage réglementation peut faire espérer indéfinie cette production ; mais les noirs, qui la recueillent, n'ont aucuns besoins et j'ai bien peur que leur paresse ne soit incurable.

« Quant à ce qui concerne les transports, cette région est beaucoup mieux partagée que les autres à cause de ses fleuves ; malheureusement beaucoup ne sont navigables que pendant la moitié de l'année à peine et, en outre, certains sont coupés de rapides infranchissables ou très difficilement franchissables.

« Le premier effort à tenter dans ces régions ne paraît être d'organiser immédiatement un service sérieux de navi-

gation fluviale sur le Congo et l'Oubangui, qui mette entre les mains de la colonie un instrument docile et sûr, à marche périodique et réglementée, ce qui n'existe pas. Ce service devra être assuré par des bateaux spéciaux permettant le passage en toute saison depuis Bangui jusqu'à Brazzaville.

« Dans le bassin du Chari, depuis le nord du Tchad jusqu'à Gribingui, c'est-à-dire sur plus de 800 kilomètres en latitude, la navigation est aisée aux hautes eaux ; mais entre ce système fluvial et celui de l'Oubangui-Congo s'étend un espace de 300 kilomètres où le partage humain est la seule façon de transporter, mode défectueux, indigne de notre époque et de nos mœurs, et susceptible de faire émigrer ou disparaître des populations entières.

« D'autre part, les relations entre le Tchad et l'Océan du côté plein ouest ; entre le Tchad et la Méditerranée du côté du nord, sont extrêmement difficiles, très longues et très dangereuses.

« On a donc pensé à réunir par une voie ferrée unique tous ces points de notre vaste empire africain, et on a rêvé le Transsaharien.

« Considéré en tant qu'affaire commerciale, immobilisant forcément d'énormes capitaux, je n'ai qu'une très médiocre confiance dans le rendement probable du Transsaharien devant le néant du trafic que j'entrevois... »

Quoi qu'il en soit, et en admettant même que, dans un avenir plus ou moins éloigné, la construction du Transsaharien soit indispensable pour donner à notre empire

africain la cohésion qui lui manque et devienne « une dépense nécessaire dans la balance générale de l'entreprise », diverses opérations préliminaires devraient d'abord être effectuées : c'est, en premier lieu, l'occupation du Tonat, désormais accomplie ; puis l'*exploration méthodique du Sahara et du Soudan*, qu'il faut poursuivre activement ; enfin la construction des voies ferrées sahariennes jusqu'à In-Salah, Laghouat et Touggourt, indispensable, en tout état de cause, pour assurer notre domination dans le Sahara.

Si notre objectif est d'occuper et d'exploiter le Sahara, ainsi que de soumettre la confédération des Touaregs comme nous avons pacifié les tribus du sud algérien, il est clair que nous ne l'atteindrons jamais, dussions-nous couvrir le Sahara d'un réseau de postes et de bureaux arabes, ce qui serait la plus folle et la plus ruineuse des opérations. Mais la pénétration saharienne peut être comprise autrement : l'objectif, qu'il semble raisonnable de nous proposer, est : 1° d'assurer la sécurité du sud algérien et du nord oranais, et 2° celle de deux ou trois voies commerciales et stratégiques traversant le Sahara du nord au sud et reliant l'Algérie à nos possessions du Soudan. Renfermé dans ces limites étroites, le problème saharien comporte une solution : un jour viendra, lointain sans doute, où d'étape en étape, les voies ferrées partant du Niger et du sud algérien se raccorderont au cœur du désert ; ce jour-là, le Transsaharien sera fait ; mais il aura suivi la conquête économique, il aura été subordonné au

progrès des connaissances géographiques et de la pacification et n'aura pas été le résultat d'une entreprise imprudemment engagée, dangereuse par ses conséquences et qui nous détournerait, pendant des années, de nos intérêts les plus immédiats et les plus précis.

« Nous sommes, à l'heure actuelle, dit M. Aug. Bernard, comme quelqu'un qui aspirerait aux deux bouts d'un siphon, puisque nous travaillons présentement, et avec raison, à créer aux produits du Soudan un débouché vers Dakar, vers Konakry, vers Grand-Bassam. Non seulement le Sahara est vide, mais il se videra de plus en plus, à mesure que nous nous efforcerons de drainer le Soudan et le Sahara même, par le Sénégal et le Niger. »

3° *Chemin de fer du Haut-Congo aux Grands Lacs africains.* — L'idée maîtresse du roi des Belges en préconisant la construction de la voie ferrée du Haut-Congo aux Grands Lacs africains est celle-ci : Etant donné un grand fleuve (le Congo) qui traverse des pays où sont entassées des richesses colossales, se servir de ce fleuve dans les parties où il est navigable et, là où il ne l'est pas, établir sur la rive un chemin de fer par lequel pourront s'écouler les marchandises, lesquelles, l'obstacle franchi, reprendront la voie fluviale.

C'est là toute l'économie du projet dû à l'initiative du roi des Belges ; c'est là tout le secret du plan grandiose dont la réalisation aura pour effet de couronner les efforts tentés auparavant par les colonisateurs allemands et anglais pour jeter les bases en Afrique d'un réseau

ferré n'offrant plus aucune solution de continuité.

Sous les auspices des autorités coloniales allemandes, une voie est en construction déjà dans la région des lacs, reliant la côte de l'Océan Indien à la rive orientale du lac Tanganika, avec, pour têtes de ligne, Bagamoyo, d'une part, et Udjiji, d'autre part ; un embranchement s'amorçant à Tabora relie la côte méridionale du lac Victoria au tronçon principal.

Les Anglais ont fait plus encore. Outre la ligne en construction mettant en communication Port-Victoria, sur le lac Victoria-Nyanza, avec la mer, ils ont établi, d'ores et déjà, les tronçons embryonnaires, dont la conjonction réalisera la ligne rêvée du Cap au Caire. Les portions extrêmes de ce réseau gigantesque sont réalisées : du côté de l'Egypte, le chemin de fer édifié le long du Nil permet d'arriver jusqu'à Kartoum et Redjaf, soit à 300 kilomètres du lac Albert ; du côté du Cap, la ligne du Cap à Mafeking et Buluwayo est créée jusqu'à Salisbury, où viendront s'amorcer les embranchements latéraux vers Béira, sur l'Océan Indien, vers Swahop, sur l'Atlantique. La voie sera continuée ultérieurement jusqu'au Tanganika ou jusqu'au Lubudi, cours extrême du Congo.

Les Anglais sont les promoteurs de la ligne transafricaine nord-sud ; c'est aux Belges que reviendra l'honneur d'avoir relié le *Centre Africain* aux plages de l'est et de l'ouest.

Le chemin de fer du Congo belge, actuellement en exploitation, permettait déjà de franchir, à partir de

Matadi, la partie non navigable du fleuve. Les marchandises pouvaient, sans entraves, remonter le Congo jusqu'à Stanleyville; mais, c'est à partir de cette station que les difficultés surgissaient et créaient un insurmontable obstacle à la régularité des rapports entre les Grands Lacs et la côte occidentale d'Afrique.

Une fois réalisé le projet actuel fera partir de Stanleyville vers Mahagi, sur le lac Albert, une voie ferrée qui se reliera au chemin de fer à créer dans la suite entre Redjaf et le point terminus de la ligne nouvelle. Un autre embranchement permettra de continuer à remonter le fleuve, en évitant les chutes; puis, le Congo redevenant navigable, le chemin de fer cessera et reprendra en amont pour aboutir, avec un coude, au lac Tanganika.

C'est-à-dire que, la navigation fluviale servant de Complément aux réseaux ferrés, on entrevoit désormais la possibilité de traverser l'Afrique, soit du nord au sud, soit de l'est à l'ouest.

La convention passée entre l'Etat indépendant du Congo et la Société anonyme belge : « Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains », a été signée le 4 janvier 1902.

L'objet social de la dite compagnie qui s'est constituée le 4 juin 1901 est libellé comme suit à l'article 2 des statuts :

Art. 2. — La compagnie a pour objet :

a) La construction et l'exploitation :

1° D'un chemin de fer reliant le fleuve Congo en aval et en amont de Stanleyville au lac Albert ;

2° D'un chemin de fer reliant le Congo en aval et en amont de Nyangwé au lac Tanganika.

b) La mise en valeur des concessions de terres, forêts ou mines qui pourraient lui être accordées.

La compagnie pourra aussi, mais avec l'autorisation préalable de l'Etat du Congo, faire les opérations ci-dessous :

a) Construire, exploiter en Afrique tous chemins de fer, tramways ou routes qui lui seraient concédés, installer et exploiter des quais, piers ou autres établissements destinés à faciliter et à développer les transports ;

b) Entreprendre l'établissement et l'exploitation de toute ligne de navigation maritime ou fluviale, et en général faire toutes opérations se rattachant à l'industrie des transports ;

c) S'intéresser, par voie d'apport, de souscription, d'achat d'actions ou autrement, dans toute entreprise se rattachant à la réalisation du but social ; faire toutes opérations de finances ; exploiter, constituer des sociétés filiales ; donner à bail ou à cheptel et céder tout ou partie de ses concessions de terres, forêts et mines, les revendre ou les échanger, en faire apport ;

d) Fusionner avec une autre société ou transférer en tout ou en partie les concessions de terres ou de voies ferrées et de services de transport ;

e) Faire toutes opérations que comporte la colonisation, la concession ou la propriété de territoires, y créer toutes exploitations, industries et commerce.

Le capital social est de 25 millions de francs, représenté par 100.000 actions de 250 francs. Parmi les souscripteurs, nous relevons la Banque de Paris et des Pays-Bas (4.000), la Banque française pour le commerce et l'industrie (4.000), la Société parisienne pour l'industrie des chemins de fer et des tramways électriques (16.000), etc., etc.

Aux termes de l'article 10 du cahier des charges, l'Etat indépendant du Congo est chargé des études préalables et du choix des tracés qui ne pourront être modifiés, par la suite, par le concessionnaire sans le consentement de l'Etat.

L'Etat du Congo construira la plateforme complète, y compris les bâtiments des gares, magasins, dépôts et ateliers, et livrera les voies posées et ballastées.

Les rails, traverses, accessoires et toutes les parties métalliques seront fournis par la compagnie.

La compagnie remboursera à l'Etat, au fur et à mesure de leur exécution, le prix de revient des travaux. Elle versera et maintiendra toujours dans les caisses de l'Etat, à titre de provision, une somme de 1 million de francs, jusqu'à l'achèvement complet des travaux incombant à l'Etat.

La compagnie fournira le matériel roulant, le matériel fixe, ainsi que le mobilier et l'outillage.

L'écartement de la voie est de 1 mètre.

L'Etat accorde à la compagnie l'usage de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances, 4 millions d'hectares de terres et forêts, l'exploitation des mines et il garantit, à partir du 1^{er} janvier 1902,

un minimum d'intérêt de 4 0/0, plus l'amortissement en 99 ans, aux actions de capital de la Société. C'est-à-dire-que lorsque les bénéfices à provenir, tant de l'exploitation des chemins de fer que de l'exploitation des terres et mines attribuées à la compagnie, ne suffiront pas à payer 4 0/0 aux actions de capital, plus l'annuité d'amortissement, l'Etat suppléera, chaque année, aux insuffisances à due concurrence. La même garantie d'intérêt et d'amortissement est accordée aux actions de capital créées par les augmentations de capital à réaliser.

L'Etat indépendant du Congo aura le droit, en tout temps, de reprendre l'exploitation du chemin de fer en remettant à la compagnie le bénéfice éventuel de l'exploitation pendant la durée de la concession restant à courir, la compagnie conservant, pendant cette durée, sa part de bénéfices dans les exploitations de terres et de mines.

CONCLUSION

Nous avons montré les efforts faits par notre pays pour préparer à ses colonies un avenir brillant et leur ouvrir — toute grande — la porte de la civilisation. Il nous a été donné, en cours de route, de considérer l'œuvre parallèle de quelques nations européennes et nous savons maintenant que toutes les volontés, que toutes les intelligences, rivalisent d'ardeur pour pénétrer le continent *noir* doublement : par les populations qui l'habitent et par le mystère de sa destinée.

Et les Etats, qui ont pris la tête du mouvement émancipateur, prodiguent les millions de leur épargne, sacrifient l'élite de leurs citoyens pour hâter l'ère nouvelle qui, en arrachant les nègres à leur abjection, leur apprendra le prix du travail qui moralise les hommes et les met à même de comprendre la loi auguste de justice, d'humanité et de fraternité.

Ces temps sont encore très loin ! Les initiatives, qui s'acharnent généreusement à les vouloir, n'en sont que plus méritantes, puisqu'elles se seront épuisées sans espoir de récompense.

Et, dans les travaux gigantesques qui s'accomplissent sur

la terre africaine, la science, le capital et le travail s'unissent pour surmonter les obstacles de toutes sortes qui se dressent devant l'homme et qui proviennent du climat aussi bien que du sol lui-même. « Les fleuves reprennent la navigation ! Ils se défendront mal, désormais, contre le travail moderne qui saura régulariser, canaliser ou détourner leur cours. D'ailleurs, un nouveau moyen entre en ligne : c'est le chemin de fer. Voilà le véritable conquérant de l'Afrique. Le chemin de fer traverse les déserts ; il franchit les cascades ; il réunit à la côte les bassins supérieurs de ces grands fleuves qui en étaient séparés ; il ouvre ainsi au commerce l'aire immense du vaste plateau intérieur et l'accès des Grands Lacs, si longtemps perdus au fond des terres, et qui verront des civilisations puissantes s'établir sur leurs bords...

« Ne voyons-nous pas s'avancer de la côte vers l'intérieur, par une entreprise universelle, qui ne peut être une universelle erreur, les lignes des chemins de fer qui, bientôt transformeront la voie économique du continent tout entier... Trois milliards de francs sont déjà dépensés dans les travaux exécutés ou en cours d'exécution. On peut entrevoir déjà, comme d'une réalisation prochaine, le raccordement de ces lignes diverses vers certains nœuds décisifs, l'un situé quelque part vers les rives du Tchad, l'autre vers les Stanley Falls. N'est-ce pas la plus évidente et la plus prochaine des éventualités que celle d'un programme d'ensemble traçant méthodiquement, par une entente internationale, les directions du réseau transcontinental africain,

utilisant les grands fleuves, régularisant la navigation, réunissant le Nil au Congo, la Bénoué à la Sangha, par un vaste système de canalisation, appuyant le développement de la voie fluviale par le développement de la voie ferrée, et faisant ainsi de l'intérieur de l'Afrique une immense ruche bourdonnante où les trains et les vapeurs, dévorant les distances, se précipiteront vers un immense garage et entrepôt central, où se rencontreront les peuples et les marchandises de l'univers... L'Afrique sera vaincue par l'homme moderne, parce que, aidé des *grands outils*, il entreprendra les *grands travaux*, en vue des *grands profits* (1). »

Vu,

Le Professeur, Président de la thèse,

Jules CABOUAT.

Vu,

Le Doyen de la Faculté,

Edmond VILLEY.

Vu et permis d'imprimer,

Le Recteur de l'Université de Caen,

E. ZEVORT.

(1) Extrait du discours prononcé par M. Gabriel Hanotaux, au Congrès des Sociétés françaises de géographie, Oran, mars 1902.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
CHAPITRE I ^{er} — Algérie	17
Tunisie	39
Sénégal	49
La Réunion	63
CHAPITRE II. — Voies ferrées qui reçoivent une garantie d'intérêts de la Colonie	72
CHAPITRE III. — Chemin de fer du Soudan	79
Chemin de fer de la Guinée française	86
Chemin de fer de Madagascar	95
CHAPITRE IV. — Chemin de fer du Dahomey.	107
Chemin de fer de la Côte d'Ivoire.	116
Chemins de fer Ethiopiens	121
CHAPITRE V. — Chemin de fer du Congo belge	151
Le Transsaharien	161
Chemin de fer du Haut-Congo aux Grands Lacs africains	170
CONCLUSION.	176

SAINT-AMAND (CHER). — IMPRIMERIE SCIENTIFIQUE ET LITTÉRAIRE, BUSSIÈRE
